

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 12 MAI 1882.

Constitution d'une Société nationale pour la construction et l'exploitation
de chemins de fer vicinaux.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Les chemins de fer d'intérêt général ont reçu une très grande extension dans notre pays. Le service 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'État 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.

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'État 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'État. Ils soumièrent 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 (1). MM. Bischoffsheim et Wellens en firent partie; ils y exposèrent leurs idées.

(1) Elle était composée de MM. Jamar, membre de la Chambre des Représentants, ancien Ministre; Tesch, Ministre d'État, membre de la Chambre des Représentants; Bischoffsheim, sénateur; baron T'Kint de Roodenbeke, sénateur; Fléchet sénateur; Everaerts, sénateur; Pirmez, 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; Vandersweep, président du comité d'administration des chemins de fer de l'État; Lavallée, inspecteur général des ponts et chaussées; Galezot, inspecteur général de la Trésorerie; Van Neuss, inspecteur général à l'administration des contributions; Derote, ingénieur en chef, directeur des ponts et chaussées; Trouet, 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; Piroet, ingénieur principal des ponts et chaussées.

La commission tint sept séances, du 28 janvier au 6 avril 1881, et transmitt au Gouvernement le résultat de son examen ⁽¹⁾.

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'État ⁽²⁾.

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 ⁽³⁾.

Il ne convient pas que cet agent soit l'État. 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 capital, une administra-

⁽¹⁾ Voy. ses conclusions *Annexe B*.

⁽²⁾ Art. 1 et 2.

⁽³⁾ Art. 14 et art. 17, 1^{re} alinéa.

tion, des finances qui leur soient propres. On ne peut pas songer à imposer à l'État, 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'État ⁽¹⁾.

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 1873 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 ⁽²⁾.

Après avoir reconnu qu'on ne peut compter sur l'initiative privée pour l'entreprise 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'État, 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 ⁽³⁾.

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

⁽¹⁾ Art. 1, 2, 3 et suivants.

⁽²⁾ Art. 14.

⁽³⁾ Art. 17.

vicinale et le réseau des rues des villes. Les *tramuways* 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 (1).

Les communes, les provinces, l'État, 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 (2). Toutes les concessions de lignes vicinales qui lui seront faites n'auront d'autre terme que celui de la Société elle-même (3).

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'État, 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 (4).

Les intérêts des communes, des provinces et de l'État associés sont confiés à l'administration de la Société qui émane de ces différents corps politiques; les intérêts du chemin de fer de l'État sont protégés par le pouvoir attribué au Gouvernement d'exiger en tout temps le rehaussement ou d'interdire l'abaissement des tarifs (5).

La loi du 9 juillet 1875 attribue aux députations permanentes et aux conseils provinciaux le droit de concéder certaines lignes vicinales, mais elle

(1) Art. 17, 2^e alinéa.

(2) Art. 11.

(3) Art. 15.

(4) Art. 14.

(5) Art. 16.

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 essuyé de l'autorité provinciale. En ce point encore, la loi du 9 juillet 1875 a été complétée (1).

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 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

(1) Art. 18.

qu'elles ont fourni⁽¹⁾. 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.

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⁽²⁾.

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'État⁽³⁾.

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⁽⁴⁾. 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'État, par les provinces et par les particuliers.

Les communes pourront se libérer de leurs souscriptions par annuités⁽⁵⁾. 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⁽⁶⁾.

⁽¹⁾ Art. 3.

⁽²⁾ Art. 1.

⁽³⁾ Art. 2.

⁽⁴⁾ Art. 19.

⁽⁵⁾ Art. 20.

⁽⁶⁾ Art. 21.

La garantie de l'État, 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 ⁽¹⁾.

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'État. 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'État deviendront actionnaires pour le montant de leurs souscriptions ⁽²⁾.

Comme les communes, ils pourront, s'ils le préfèrent, libérer leurs actions par le paiement d'annuités ⁽³⁾.

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 ⁽⁴⁾.

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 ⁽⁵⁾.

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*

⁽¹⁾ Art. 21, 2^{me} alinéa.

⁽²⁾ Art. 19, 2^e alinéa.

⁽³⁾ Art. 20.

⁽⁴⁾ Art. 4.

⁽⁵⁾ Idem.

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 ⁽¹⁾.

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⁽²⁾. Le mandat des administrateurs de la *Société nationale des chemins de fer vicinaux* doit donc leur être confié par ses actionnaires et par l'État. Il faut même qu'en cas de partage d'opinions, celle de l'État 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 engagent du reste le Trésor public par la garantie de l'État 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 susciterait 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*.

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'État.

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 ⁽³⁾.

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'État 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.

(1) Art. 5.

(2) Art. 6, 7, 8, 9 et 10.

(3) Art. 3.

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'État 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'entreprenne 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.

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 économe 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.

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 indistinctement consacrées à l'utilité générale que la Société a pour mission de servir.

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'État 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*.

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 (1).

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



(1) Voir annexe A.

PROJET DE LOI.

LÉOPOLD II,**ROI DES BELGES,***À tous présents et à venir, Salut.*

Sur la proposition de nos Ministres de l'Intérieur, des Finances et des Travaux publics.

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Finances présentera, en Notre nom, à la Chambre des Représentants, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE PREMIER.

Le Gouvernement est autorisé à approuver les statuts 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.

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

ART. 2.

Les actions représentant son capital social sont nominatives; elles ne peuvent être possédées que par les communes, les provinces et l'État.

ART. 3.

Les actions sont divisées en autant de séries qu'il existe de lignes concédées. Chaque série d'actions a droit au bénéfice de la ligne à laquelle elle se rapporte, dans les limites à fixer par les statuts, et tout au moins jusqu'à concurrence des intérêts et de l'amortissement du capital que ces actions représentent.

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 66^e 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 conseil formé de trois directeurs au moins et de sept au plus, et par un conseil général composé de quinze membres.

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

ART. 7.

Le président du conseil de direction est nommé par le Roi.

Les autres directeurs sont nommés par le conseil général. Toutefois, ils seront désignés pour la première fois par l'acte constitutif de la Société.

Les attributions, les émoluments et la durée des fonctions des directeurs sont réglés par les statuts.

ART. 8.

Le président du conseil général est nommé par le Roi pour cinq ans.

Les autres membres de ce conseil sont, pour la première fois, désignés par l'acte constitutif de la Société; cet acte détermine la durée de leurs fonctions et règle l'ordre des sorties. Le Gouvernement nomme à la moitié des places vacantes; l'assemblée générale des actionnaires pourvoit à l'autre.

Une indemnité à fixer par les statuts peut être allouée, à titre de jeton de présence, aux membres du conseil général.

ART. 9.

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.

ART. 10.

L'assemblée générale des actionnaires se compose des délégués des titulaires des actions, auxquels se joignent les membres du conseil de direction, du conseil général et du comité de surveillance; les premiers ont seuls voix délibérative.

ART. 11.

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

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* selon les règles tracées par les articles 1 et 2 de la loi du 9 juillet 1875, sauf en ce qui concerne la durée de la concession et le taux des péages.

Toute concession est approuvée ou octroyée par arrêté royal.

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'État, et, à cette fin, il peut limiter l'écartement des voies, le nombre et la vitesse des trains.

ART. 15.

Les concessions ont lieu pour la durée de la Société.

ART. 16.

Les tarifs sont réglés par le conseil général; néanmoins, le Gouvernement a toujours le droit d'en exiger le rehaussement ou d'en interdire l'abaissement.

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.

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.

ART. 18.

En cas de refus par la députation permanente ou par le conseil provincial de concéder un chemin de fer vicinal, toute commune intéressée peut se pourvoir auprès du Roi; le Gouvernement peut octroyer, s'il y a lieu, la concession à la *Société nationale*.

ART. 19.

Les concessions ne seront accordées ou approuvées 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 l'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.

ART. 20.

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

ART. 21.

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.

ART. 22.

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 affranchie de toute taxe communale ou provinciale.

ART. 23.

Le Gouvernement règle la police des chemins de fer vicinaux concédés à la Société nationale.

Il est autorisé à imposer à la Société, dans l'intérêt des services publics, généraux, provinciaux et communaux, les obligations et les transports gratuits ou à prix réduits qu'il jugera utiles.

ART. 24.

Toute concession peut être rachetée par l'État aux conditions à fixer par les statuts.

ART. 25.

Chaque année, le Ministre des Finances dépose sur le bureau de la Chambre des Représentants un rapport des directeurs faisant connaître la situation des affaires de la Société; il y annexe l'état des concessions accordées et le dernier bilan.

ART. 26.

Un crédit spécial de deux 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 trois cent mille francs, imputable sur les ressources ordinaires du Trésor, est alloué à cet effet au Ministère des Finances.

Donné à Laeken, le 10 mai 1882.

LÉOPOLD.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Finances,

CHARLES GRAUX.

Le Ministre de l'Intérieur,

Ministre des Travaux publics, par intérim,

G. ROLIN-JAEQUEMYS.

(18)

ANNEXES.

ANNEXE A.

AVANT-PROJET DE STATUTS

DE LA

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER VICINAUX.

CHAPITRE I.

CONSTITUTION, SIÈGE, OBJET ET DURÉE DE LA SOCIÉTÉ. — CAPITAL SOCIAL;
ACTIONS; OBLIGATIONS.

ARTICLE 1^{er}.

Il est fondé une Société anonyme sous la dénomination de *Société Nationale des chemins de fer vicinaux*.

Son siège est établi à Bruxelles.

ART. 2.

La Société a pour objet la construction et l'exploitation de voies ferrées vicinales dans le royaume.

Elle pourra placer temporairement ses fonds disponibles en compte courant dans les établissements publics, ou les appliquer, soit à l'achat d'obligations créées ou garanties par l'État, les provinces ou les communes, soit en prêts sur ces mêmes valeurs.

Toutes autres opérations lui sont interdites.

ART. 3.

La durée de la Société est illimitée.

Sa dissolution ne peut être prononcée que par une loi qui réglera en même temps le mode et les conditions de sa liquidation.

ART. 4.

Le capital social est représenté par des actions nominatives de mille francs, qui ne pourront être possédées que par l'État, par les provinces et par les communes.

Ces actions sont divisées en autant de séries qu'il existe de lignes concédées.

Chaque série d'actions a droit à une part spéciale dans les bénéfices produits par la ligne qu'elle représente.

ART. 5.

Aucune ligne vicinale ne sera établie s'il n'a été souscrit un nombre d'actions suffisant pour en assurer la construction et l'exploitation.

Les actions peuvent être prises par les communes intéressées, ainsi que par les provinces et par l'État, qui sont titulaires des actions qu'ils ont souscrites.

ART. 6.

Un premier versement de deux cents francs se fera dans les trente jours de la souscription.

Les versements subséquents, de deux cents francs chacun, auront lieu sur l'appel de la Société, avec un préavis d'un mois.

Tout retard apporté par un actionnaire à effectuer ces versements le rend passible d'un intérêt moratoire de 6 p. %.

ART. 7.

Des titres de délégation au porteur peuvent être délivrés jusqu'à concurrence des $\frac{1}{8}$ des souscriptions prévues à l'article 5, et dans la mesure des versements effectués sur ces souscriptions.

Les porteurs des titres de délégation n'ont d'autre droit que celui de toucher directement de la Société, dans les limites fixées à l'article 25, une part des dividendes attribués aux actions. Ils n'ont point le pouvoir d'assister aux assemblées générales ni de s'immiscer en aucune façon dans les affaires sociales.

ART. 8.

Après l'expiration de la 66^e année de l'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. 9.

La Société peut accepter la substitution au versement des sommes dues sur ses actions, de l'engagement de l'État, des provinces ou des communes

de lui payer soixante-six annuités calculées sur le pied de cinq francs pour cent francs de capital à verser.

Toutefois, si cet engagement est offert par des communes, la Société ne l'acceptera qu'après s'être assurée que ces communes possèdent les ressources nécessaires pour y faire face.

ART. 10.

La Société peut émettre des obligations en représentation des annuités souscrites à son profit, sous la condition que le montant des intérêts et de l'amortissement de ces obligations, dus pour une année, ne dépasse pas le total des annuités à recevoir pendant cette année.

CHAPITRE II.

ADMINISTRATION DE LA SOCIÉTÉ.

ART. 11.

La Société est administrée par un conseil formé de trois directeurs au moins et de sept au plus, et par un conseil général. Il y a un comité de surveillance.

§ 1.

Des directeurs.

ART. 12.

Les directeurs forment un conseil dont le président est nommé et peut être révoqué par le Roi.

Sont nommés directeurs :

MM.

Les nominations ultérieures seront faites par le conseil général.

Le nombre des directeurs peut être porté à sept.

Leurs mandats ont une durée de cinq ans; ils peuvent être indéfiniment renouvelés pour le même terme.

ART. 13.

Le traitement du président du conseil est fixé à francs.

Les directeurs reçoivent chacun francs.

Ils ont de plus droit à un prélèvement de p. % sur les bénéfices, au delà de 5 p. % de dividende, mais sans que ce prélèvement puisse dépasser francs.

ART. 14.

Le conseil des directeurs représente la Société.

Il fait les achats et les ventes; il prend toutes les mesures d'intérêt général; il plaide en justice, poursuites et diligences de son président; il transige et donne toute mainlevée avec ou sans payement; il nomme et révoque les agents ou employés de la Société; il détermine leurs attributions et leurs émoluments; il fait, en conformité des statuts, tous les actes qu'il croit utiles.

Il produit annuellement au Ministre des Finances, pour être communiqué aux Chambres, un rapport sur les opérations et la situation de la Société. L'état des concessions accordées et le dernier bilan y sont joints.

ART. 15.

Le conseil des directeurs nomme dans son sein un vice-président et, en dehors du conseil, un secrétaire.

Les actes du conseil qui obligent la Société porteront la signature du président et celle du secrétaire ou des membres qui les remplacent.

Le conseil se réunit sur la convocation du président.

Deux directeurs ont le droit de requérir la convocation du conseil.

La présence de la majorité des directeurs est nécessaire pour délibérer.

Les décisions sont prises à la majorité des voix; en cas de partage, la voix du président est prépondérante.

ART. 16.

Le président peut suspendre l'exécution des décisions du conseil, pour les soumettre au conseil général, qui, dans ce cas, sera réuni d'urgence.

L'exécution de toute décision qui serait contraire aux lois, aux statuts, ou aux intérêts de l'État, sera suspendue par le président, qui la dénoncera au Gouvernement.

Si le Gouvernement n'a pas statué dans la quinzaine de la dénonciation, la décision pourra être exécutée.

ART. 17.

Le Gouvernement a le droit de se faire produire tous états et renseignements qu'il jugera nécessaires pour exercer son contrôle sur les opérations de la Société.

§ 2.

Du conseil général.

ART. 18.

Le conseil général est composé de quinze membres.

Le président est nommé et peut être révoqué ou suspendu par le Roi.

Cette nomination est faite pour cinq ans; elle peut être indéfiniment renouvelée pour le même terme. La suspension ne peut dépasser trois mois.

Sont nommés, pour la première fois, membres du conseil général : MM.

ART. 19.

Tous les ans, à partir de la troisième année, deux membres cesseront leurs fonctions. L'ordre de sortie sera réglé par la voie du sort.

Le Gouvernement nomme à la moitié des places qui deviendront vacantes; l'assemblée générale des actionnaires pourvoit à l'autre.

Les membres du conseil général recevront une indemnité s'élevant au maximum à une somme mensuelle de fr.

Elle sera répartie, en jetons de présence, entre le président et les membres du conseil d'après un règlement à arrêter par eux.

ART. 20.

Le Roi désigne le membre du conseil général appelé à remplacer le président en cas d'absence, d'empêchement ou de suspension.

Ce membre porte le titre de vice-président.

ART. 21.

Le conseil général décide, sur les propositions du conseil des directeurs quelles sont les concessions à demander.

Il arrête les tarifs dont l'adoption doit être proposée au Gouvernement.

Il nomme et révoque les directeurs. Il approuve le règlement d'ordre intérieur de ce conseil.

Il prononce sur toutes les affaires que ce dernier lui soumet.

Il se réunit toutes les fois que l'intérêt de la Société l'exige, sur la convocation de son président ou sur la demande de trois de ses membres.

La présence de huit 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 est prépondérante.

§ 3.

Du comité de surveillance.

ART. 22.

Le comité de surveillance est composé de six membres, nommés et révoqués par l'assemblée générale. Il est chargé de surveiller les opérations, d'examiner les comptes et le bilan et d'en faire rapport à l'assemblée, tous les ans, dans sa réunion ordinaire. Ce rapport indiquera le mode d'évaluation des inventaires.

Le comité donnera son avis sur les affaires qui lui seront soumises par le conseil des directeurs.

Le mandat des commissaires est annuel ; ils sont rééligibles.

CHAPITRE III.

COMPTES ET BILAN. — RÉPARTITION DES BÉNÉFICES. — FONDS DE RÉSERVE.

ART. 23.

Les comptes et bilans sont arrêtés tous les ans, au 31 décembre, par les soins des directeurs.

Il sera tenu des comptes distincts pour les produits et les charges de chaque ligne concédée.

Pour établir le bénéfice net de chaque ligne, il sera déduit de son produit brut :

- 1^o Les frais d'exploitation qui lui sont propres ;
- 2^o Sa quote-part des frais généraux d'administration, déterminée d'après son contingent dans le produit brut de toute l'exploitation.

ART. 24.

Le bénéfice net produit par chaque ligne sera réparti entre ses actionnaires jusqu'à concurrence de 5 p. % du capital versé.

L'excédent, s'il y en a, sera, sous déduction des tantièmes des administrateurs, attribué jusqu'à concurrence d'un quart aux mêmes actionnaires pour être distribué entre eux, à titre de second dividende, au prorata des actions qu'ils possèdent, et les trois quarts restants à la Société nationale, pour être affectés à la formation d'un fonds de réserve.

Les actions payables par annuités seront, pour la répartition des bénéfices, considérées comme entièrement libérées.

ART. 25.

Les titres de délégation reçoivent, dans les bénéfices déterminés selon les règles tracées par l'article précédent, une part proportionnelle au capital qu'ils représentent.

ART. 26.

L'approbation du bilan par la majorité des commissaires vaut décharge pour l'administration.

ART. 27.

Le fonds de réserve est destiné :

- 1° A couvrir les pertes éventuelles de la Société;
- 2° A améliorer les lignes qu'elle exploite;
- 3° A favoriser l'extension du réseau.

Il peut également être employé à des distributions de dividendes entre les actionnaires des lignes qui sont en exploitation depuis un an au moins. Ces dividendes sont répartis également entre eux, au prorata du montant de leurs actions.

Les propositions du Conseil général à cet égard sont soumises à l'approbation du Gouvernement.

CHAPITRE IV.

DES ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

ART. 28.

L'assemblée générale se compose des délégués des actionnaires, auxquels se joignent les directeurs, les membres du Conseil général et ceux du comité de surveillance.

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. 29.

L'assemblée générale se réunit tous les ans, le dernier mardi du mois de février.

Les convocations ont lieu par avis insérés au *Moniteur* et par lettres.

Le Conseil général a le droit de convoquer extraordinairement l'assemblée générale.

La majorité du comité de surveillance, ainsi que les actionnaires posses-

seurs de la moitié au moins des actions, ont le droit d'en requérir la convocation.

ART. 30.

Pour délibérer valablement, il faut que la moitié des actionnaires, possédant au moins la moitié des actions, soit présente aux assemblées extraordinaires. Faute de réunir ce nombre d'actionnaires et d'actions, une nouvelle convocation a lieu, et les délibérations sont valables quel que soit le nombre de voix et d'actions.

ART. 31.

Le président du Conseil général préside l'assemblée générale et détermine la composition du bureau.

En cas de parité des voix, il décide la question.

Il signe les procès-verbaux avec le secrétaire.

Le vote se fait par appel nominal.

Toutefois, le scrutin secret est de droit s'il est demandé par dix membres ; il est obligatoire pour les nominations et les révocations.

ART. 52.

Les résolutions sur les modifications aux statuts seront prises en assemblée générale extraordinaire, convoquée spécialement dans ce but, et à la majorité des deux tiers des voix présentes.

ART. 53.

La première assemblée générale ordinaire procédera à la nomination du comité de surveillance.

CHAPITRE V.

ART. 54.

Le Gouvernement a le droit de racheter toute ligne concédée à la Société nationale, moyennant préavis de six mois et à charge de payer à la Société un prix correspondant au revenu de la ligne capitalisé à 4 $\frac{3}{4}$ p. %.

Ce revenu s'entendra du produit net moyen de la ligne pendant les trois dernières années, augmenté de 15 p. %.

Toutefois, le prix du rachat ne pourra être inférieur au capital d'établissement de la ligne

Le prix de rachat ainsi déterminé sera réduit du montant de la valeur vénale du matériel roulant.

Ce matériel sera vendu, à moins que la Société ne préfère le retenir pour un prix à fixer à dire d'experts.

Le prix en sera distribué conformément à l'article suivant.

ART. 35.

Lorsqu'une ligne sera rachetée par l'État, le prix servira d'abord à rembourser les versements effectués sur les actions que cette ligne représente.

Le surplus sera attribué, jusqu'à concurrence du quart, aux mêmes actionnaires, pour être réparti entre eux, au prorata des actions qu'ils possèdent, et les trois quarts restants à la Société nationale, pour être versés au fonds de réserve.

La part revenant aux titres de délégation sera fixée d'après les mêmes règles, et le paiement en aura lieu par prélèvements sur la part attribuée à l'action.



ANNEXE B.

*Conclusions de la commission instituée par les arrêtés ministériels
des 18 juin 1880 et 26 janvier 1881.*

1^{re} QUESTION. — A quels éléments faut-il recourir pour assurer le plus large développement de la vicinalité ferrée? A l'État? A la province? A la commune? A l'industrie privée?

RÉPONSE. — L'assemblée, répondant à la première question, est d'avis qu'aucune force sociale ne doit être exclue *a priori* pour assurer le plus large développement de la vicinalité ferrée.

2^e QUESTION. — Comment combiner l'action de ces forces, pour aboutir au résultat le plus complet?

RÉPONSE. — Répondant à la deuxième question, l'assemblée pense que l'idée d'une association entre l'État, les provinces et les communes, développée dans une brochure intitulée: *Institution d'une Société nationale de chemins de fer vicinaux*, peut combiner l'action de ces forces, pour aboutir, au moins partiellement, au résultat désiré.

3^e QUESTION. — Comment écarter les dangers d'une concurrence que ces lignes secondaires, fusionnées entre elles, pourraient peut-être susciter aux lignes principales?

RÉPONSE. — Répondant à la 3^e question, l'assemblée pense: *a*) que l'État doit chercher à *prévenir* la concurrence aux lignes principales, en ne concédant que des chemins de fer vicinaux ne pouvant pas faire cette concurrence; *b*) que, pour le cas où cette concurrence serait néanmoins venue à se produire, l'État doit rester constamment armé pour la combattre efficacement et que cette arme doit se trouver dans la loi; *c*) qu'un des moyens à laisser aux mains de l'État, c'est le droit d'empêcher les abaissements de tarifs et, selon le cas, d'exiger des rehaussements de tarifs; *d*) que cette concurrence ne pourra, en fait, se produire que dans les cas où une ligne vicinale (concédée en une fois ou formée de divers tronçons concédés séparément) relierait entre elles deux localités déjà desservies par des stations des lignes principales.

4^e QUESTION. — Peut-on définir un ensemble de principes qui présiderait à la création d'un plan général de la vicinalité ferrée en Belgique?

RÉPONSE. — La réponse *a* à la troisième question contient le principe qui doit présider à la création d'un plan général de la vicinalité ferrée en Belgique : les chemins de fer vicinaux doivent être des affluents des lignes principales et non des concurrents.

5^e QUESTION. — Y a-t-il lieu d'arrêter un type uniforme de la voie et du matériel, ou ne serait-il point préférable de choisir des types divers s'appliquant à des conditions déterminées de population, des voies de communication existantes, des probabilités du trafic?

RÉPONSE. — Il n'y a pas lieu d'arrêter un type uniforme de la voie et du matériel pour toutes les lignes vicinales, les unes pouvant être à voie normale, les autres à voie étroite.

6^e QUESTION. — Y a-t-il lieu de fixer un péage uniforme pour l'exploitation sur les lignes d'un même type?

RÉPONSE. — Il n'y a pas lieu de fixer, *a priori*, un péage uniforme pour l'exploitation sur les lignes d'un même type.

7^e QUESTION. — N'est-il point convenable de former des groupes d'exploitation, en déterminant l'étendue la plus considérable qui pourrait être laissée à la direction d'un groupe?

RÉPONSE. — L'assemblée répond négativement à cette question.

8^e QUESTION. — Faut-il imposer, aux Compagnies qui établiraient des chemins de fer vicinaux, des conditions de rachat?

RÉPONSE. — L'assemblée répond affirmativement.

9^e QUESTION. — Y a-t-il des mesures législatives à prendre, quant à la police des chemins de fer vicinaux?

RÉPONSE. — L'assemblée répond affirmativement.

VOEU.

L'assemblée émet le vœu que le Gouvernement prenne les dispositions nécessaires pour aboutir, dans le plus bref délai possible, à la construction des chemins de fer vicinaux dont l'utilité serait reconnue.
