

**Commission instituée
en vue d'étudier la question de l'autonomie
des chemins de fer de l'Etat**

RAPPORT

**à MM. les Ministres des Finances
et des Chemins de fer**

ET

AVANT-PROJET DE LOI

SUR

L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT



**IMPRIMERIE E. DAEM
CHAUSSEE DE MARCHÉ, 110, BRUXELLES**

1914

*RAPPORT à MM. les Ministres des Finances
et des Chemins de fer.*

Bruxelles, le 2 décembre 1913.

MONSIEUR LE MINISTRE,

La Commission instituée par MM. les Ministres des Chemins de fer, Postes et Télégraphes et des Finances, le 19 février 1912 « en vue d'étudier sous tous ses aspects la question de l'autonomie des chemins de fer et de la marine de l'Etat, ainsi que toutes les questions qui s'y rattachent, » a l'honneur de vous soumettre, en acquit de sa mission un avant-projet de loi sur l'exploitation des chemins de fer de l'Etat.

L'Administration de la Marine ayant été détachée de celle des Chemins de fer, depuis l'institution de la Commission, celle-ci a renoncé à s'occuper de l'autonomie de la marine. Elle estime toutefois qu'il serait rationnel, tout autant qu'aisé, de confier à la Régie nationale l'exploitation des services de paquebots en même temps que celle des chemins de fer de l'Etat.

* *

La Commission a l'honneur de proposer qu'un être moral, la Régie nationale des chemins de fer de l'Etat, soit substitué au Ministre des Chemins de fer

en vue de la conservation, de l'exploitation et de l'extension des chemins de fer de l'Etat.

La Régie nationale ne serait pas une société anonyme, l'existence de celle-ci présupposant le concours de plusieurs actionnaires, alors que, dans l'espèce, l'Etat est le seul intéressé.

La loi créerait un organisme d'un genre spécial et le revêtirait de la personnalité civile eu égard aux divers mandats qui lui seront dévolus. Toutefois la Régie nationale ne posséderait rien en propre. Elle acquerrait, détiendrait et aliénerait au nom et pour compte de l'Etat.

Elle serait, en fait, la gérante des chemins de fer de l'Etat. La durée de son existence dépendrait du législateur.

La Régie nationale serait dirigée par un conseil d'administration et surveillée par un collège de commissaires.

Le conseil d'administration serait investi d'une grande liberté d'action, ce qui paraît nécessaire à la Commission pour industrialiser la gestion du railway national. Telle doit être la conséquence, estime-t-elle, de l'autonomie des chemins de fer. L'on ne saurait perdre de vue, en effet, que c'est l'autonomie des chemins de fer que la Commission a reçu pour tâche d'étudier sous tous ses aspects. A son avis, il ne saurait être question de qualifier de régime autonome celui qui maintiendrait l'exploitation des chemins de fer sous la direction du Ministre, sauf à prescrire par la loi des formes budgétaires perfectionnées, non plus qu'un régime mixte qui donnerait certains

pouvoirs de gestion à la Régie nationale et en laisserait certains autres au Ministre.

Le contrôle serait attribué à un collège de commissaires choisis en partie par la Chambre des Représentants et en partie par le Sénat. Cette innovation se justifie, d'une part, par l'importance du capital confié à la Régie nationale et, d'autre part, par le désir d'apporter un sérieux contrepoids aux pouvoirs étendus conférés au conseil d'administration.

Un certain nombre de dispositions de l'avant-projet de loi sont empruntées à la loi sur les sociétés anonymes; d'autres ont été inspirées à la Commission par l'administration des chemins de fer belges et par celle des finances, ainsi que par les résultats des expériences faites à l'étranger par les peuples qui ont précédé la Belgique dans la voie de l'autonomie des chemins de fer.

Ces dispositions se justifient d'elles-mêmes.

..

Il ne sera pas inutile de montrer comment le mode de gestion proposé par la Commission se concilie avec les exigences du droit public belge.

L'exercice du pouvoir exécutif attribué au Roi par la Constitution est délégué, par le Roi, à des Ministres responsables. Le législateur a toutefois le droit, d'accord avec le Roi, de distraire de la délégation donnée aux Ministres la gestion de certains services et de confier cette gestion, dans des limites à définir par la loi, à des agents spéciaux.

Il en a été fait ainsi pour l'administration des chemins de fer vicinaux.

La Commission propose de confier l'administration des chemins de fer de l'Etat à un organisme spécial.

La responsabilité des Ministres des Chemins de fer et des Finances n'en sera pas supprimée.

L'intervention du Ministre des Finances dans toutes les opérations engageant les ressources du Trésor ou le crédit de l'Etat est hautement affirmée et maintenue.

La responsabilité du Ministre des Chemins de fer sera certainement réduite de tout ce que le projet place dans le cadre des attributions de la Régie nationale; mais sa mission sera avant tout une mission de surveillance; il demeurera responsable de la stricte observation de la loi. La nomination des administrateurs lui permettra de choisir des hommes compétents. Son approbation sera nécessaire pour que les budgets puissent être présentés au parlement et, par ce côté, il se trouvera en mesure de diriger, de haut, notre politique des transports.

C'est tout ce que le parlement peut exiger.

Les articles indiqués ci-après marquent les rapports de la Régie nationale avec les Ministres des Chemins de fer et des Finances.

Les Ministres des Chemins de fer et des Finances proposent au Roi la nomination (art. 5) et, éventuellement, la révocation (art. 15) des membres du Conseil d'administration de la Régie nationale.

L'article 8 impose au Conseil d'administration de faire approuver le règlement organique par arrêté royal.

L'article 16 prévoit la réunion du Conseil général de la Régie nationale à la demande du Ministre des Chemins de fer.

L'article 19 porte que les Ministres des Chemins de fer et des Finances soumettent au Conseil d'administration toute proposition qu'ils jugent utile.

L'article 20 exige l'intervention des Ministres susdits lorsque l'immobilisation de capitaux nouveaux paraît nécessaire.

L'article 22 comporte l'intervention du Ministre des Chemins de fer dans les questions d'ordre général relatives au personnel.

Enfin l'article 25 prescrit au Conseil d'administration de soumettre aux Ministres des Chemins de fer et des Finances les projets de budget, et l'article 28 renferme une prescription analogue pour ce qui concerne les comptes annuels.

Les Ministres des Chemins de fer et des Finances, en s'appuyant sur ces dispositions, sont manifestement à même de maintenir, dans le cadre tracé par la loi, le Conseil d'administration de la Régie nationale.

Les Chambres législatives, de leur côté, en adoptant, en rejetant ou en amendant les budgets et les comptes, continuent à exercer leur action souveraine.

Elles pourront, à toute époque, si la loi ne répond pas à l'attente, mettre fin, par une loi nouvelle, à l'existence de la Régie nationale.

D'après les cas, le Ministre qui se sentira touché par le vote de l'une des deux Chambres adoptera la

ligne de conduite que comportera la responsabilité constitutionnelle dont il est investi.

La conséquence du rejet ou de l'amendement, par les Chambres législatives, d'un budget ou d'un compte, sera naturellement d'obliger la Régie nationale à modifier ces documents conformément aux votes émis.

La deuxième section de l'avant-projet règle l'organisation financière des chemins ne fer et réalise des vœux souvent exprimés.

Nous avons d'abord cherché à réaliser l'unité budgétaire sainement comprise, en groupant dans le même cadre tout ce qui concerne les finances de nos chemins de fer. De cette façon, le budget de la Dette publique n'apparaîtra plus artificiellement gonflé des sommes qui ont servi à la construction du réseau et le budget des chemins de fer aura à supporter, comme de juste, les charges financières qui sont un des premiers éléments du prix de revient d'une entreprise industrielle.

Pour régulariser les relations entre les chemins de fer et le Trésor et parer aux conséquences graves que les oscillations de trafic peuvent avoir sur les finances de l'Etat, nous avons proposé l'institution d'un fonds de réserve qui pourrait couvrir momentanément les déficits constatés. Enfin, pour rendre le renouvellement du matériel et des installations aussi indépendant que possible des résultats annuels de l'exploitation et pour répartir sur plusieurs exercices les dépenses élevées qui peuvent survenir de ce chef, nous avons réglé, sur le modèle des chemins de fer suisses, l'or-

ganisation d'un fonds de renouvellement et l'ouverture d'un compte de « dépenses à amortir. »

Pour faire l'étude à laquelle elle a été conviée, la Commission a formé dans son sein deux sous-commissions, l'une chargée des questions d'ordre financier, l'autre chargée des questions d'ordre administratif.

Vous trouverez ci-joints, Monsieur le Ministre, les procès-verbaux des réunions plénières et des réunions des sous-commissions; nous y avons joint les avant-projets qui ont servi de base à nos travaux et leur exposé des motifs.

Un certain nombre d'articles de l'avant-projet soumis à la Commission portant les numéros 7 — 8^{bis} 15 — 21 à 27 — 29 à 45 — 47 — 48 — 50 et 51, et qui ont reçu, sous réserve, l'approbation de la sous-commission financière, ne figurent pas dans le texte définitif que nous avons l'honneur de vous soumettre. La Commission a estimé, en effet, qu'il valait mieux insérer dans le règlement organique à intervenir les détails de l'organisation projetée. A plusieurs reprises les membres de la Commission ont unanimement émis le vœu que les règlements en vigueur sur les marchés et les adjudications soient remplacés par des textes plus larges laissant à la Régie nationale la liberté de profiter des occasions favorables que peuvent présenter les circonstances.

L'ensemble de l'avant-projet de loi que nous avons l'honneur de vous soumettre a été adopté à l'unanimité moins une abstension.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de notre haute considération.

AU NOM DE LA COMMISSION :

<i>Les Secrétaires,</i>	<i>Le Président,</i>
(s.) C ^{te} L. DE LICHTERVELDE.	(s.) A. VERHAEGEN.
A. HOTTON.	

La Commission était composée comme suit :

Président : M. A. Verhaegen, membre de la Chambre des représentants.

Secrétaires : C^{te} Louis de Lichtervelde; M. A. Hotton, Inspecteur de direction au Ministère des chemins de fer.

Membres : MM. de Burlet, C., Directeur général honoraire de la Société nationale des chemins de fer vicinaux; Jadot, J., Gouverneur de la Société générale de Belgique; Corty, C., Président de la Chambre de commerce d'Anvers; Greiner, A., Directeur général de la Société Cockerill, à Seraing; Demarteau, L., conseiller à la Cour des comptes; Van der Smissen, E., professeur à l'Université de Liège; Tondelier, V., administrateur-président du Comité de direction des chemins de fer de l'Etat; Degraux administrateur des chemins de fer de l'Etat; Minet, J.-J., Inspecteur général à l'administration des chemins de fer de l'Etat; Van Cutsem, G., Administrateur-directeur général de la Trésorerie et de Dette publique; Rombouts, E., Directeur général à l'administration de la Trésorerie et de la Dette publique; Lammens, G., Inspecteur général à l'administration de la Trésorerie et de la Dette publique.

AVANT-PROJET DE LOI
SUR
L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT

SECTION I.

La Régie nationale des chemins de fer de l'Etat.

ARTICLE PREMIER. — Il est institué, sous le nom de *Régie nationale des chemins de fer de l'Etat*, un organisme chargé de l'exploitation des chemins de fer de l'Etat.

La Régie nationale entre en exercice à une date à fixer par arrêté royal.

ART. 2. — La Régie nationale des chemins de fer de l'Etat possède la personnalité civile. Elle acquiert, détient et aliène au nom et pour compte de l'Etat.

ART. 3. — Les lois et arrêtés royaux concernant les chemins de fer de l'Etat, et non abrogés par des dispositions de la présente loi, demeurent en vigueur.

La Régie nationale, représentée par son Conseil d'administration, est subrogée au Ministre des Chemins de fer en vue de leur application.

ART. 4. — La Régie nationale des chemins de fer de l'Etat est dirigée par un Conseil d'administration et surveillée par un collège de commissaires.

ART. 5. — Les membres du Conseil d'administration sont nommés, pour un terme de six ans, par le Roi, sur la proposition des Ministres des Chemins de fer et des Finances.

Ils sont au nombre de quinze et sont répartis en deux séries comprenant respectivement sept et huit membres, dont la plus petite ne siègera, pour la première fois, que pendant trois ans. Les sortants peuvent être renommés.

Les membres du Conseil d'administration ne peuvent appartenir au parlement, ni remplir de fonctions rémunérées par les pouvoirs publics.

Les fonctionnaires qui seraient appelés à faire partie du Conseil d'administration de la Régie nationale, peuvent obtenir leur mise en disponibilité. Ils conservent les droits qu'ils ont acquis à une pension de retraite proportionnée à leurs années de service.

ART. 6. — Les membres du collège des commissaires sont au nombre de sept. Quatre d'entre eux sont nommés par la Chambre des Représentants, au scrutin secret, pour un terme de trois ans. Trois d'entre eux sont nommés, dans les mêmes conditions, par le Sénat. Les sortants sont rééligibles.

Les membres du collège des commissaires peuvent appartenir au parlement; ils ne peuvent remplir de fonctions rémunérées par les pouvoirs publics.

ART. 7. — En cas de vacance d'une place d'administrateur ou de commissaire, il y est pourvu dans les conditions indiquées aux articles 5 et 6.

L'administrateur et le commissaire ainsi nommés achèvent le mandat de ceux qu'ils remplacent.

ART. 8. — Le Conseil d'administration soumet au Ministre des chemins de fer un projet de règlement organique.

Il s'inspire, notamment, dans la rédaction de ce projet, de l'arrêté royal organique du 15 novembre 1877 et des arrêtés royaux subséquents.

Le règlement organique, approuvé par le Ministre, est promulgué par arrêté royal. Il en est de même des modifications qui y seraient apportées.

ART. 9. Les membres du Conseil d'administration reçoivent un traitement fixe, déterminé par arrêté royal et qui n'est pas inférieur à quinze mille francs. Ils peuvent se voir attribuer, sur l'excédent favorable du bilan, un tantième qui ne pourra dépasser, pour chacun d'eux, cinq mille francs.

Les membres du collège des commissaires reçoivent des jetons de présence dont le montant, pour chacun d'eux, ne peut dépasser trois mille francs par an.

ART. 10. — Les administrateurs et les commissaires forment des collèges qui délibèrent suivant les règles ordinaires des assemblées délibérantes.

Les résultats de leurs délibérations sont consignés dans des procès-verbaux.

ART. 11. — Le Conseil d'administration choisit, chaque année, un président parmi ses membres.

Le président sortant est rééligible.

Le conseil peut déléguer certains membres en vue de faire tous actes d'administration et de soutenir toutes actions, soit en demandant, soit en défendant.

ART. 12. — Chaque administrateur doit affecter, par privilège, cinquante obligations de mille francs

chacune de la dette belge consolidée ou de tous emprunts garantis par l'Etat à la garantie de sa gestion. Les obligations affectées sont déposées à la Banque nationale.

A défaut de s'être conformé à la prescription qui précède dans le mois qui suivra sa nomination, l'administrateur est réputé démissionnaire et il est pourvu à son remplacement.

ART. 13. — L'administrateur qui a un intérêt personnel et direct dans une opération soumise à l'approbation du Conseil d'administration, est tenu d'en prévenir le conseil et de faire mentionner cette déclaration au procès-verbal de la séance. Il ne peut prendre part aux votes relatifs à cet objet.

ART. 14. — Les administrateurs ne contractent aucune obligation personnelle relativement aux engagements de la Régie nationale.

Ils sont responsables, conformément au droit commun, de l'exécution du mandat qu'ils ont reçu et des fautes qu'ils ont commises dans leur gestion.

ART. 15. — En cas de fraude, de négligence grave ou d'absence prolongée, ils peuvent être révoqués par le Roi, sur la proposition des Ministres des Chemins de fer et des Finances.

Ils sont solidairement responsables, soit envers la Régie nationale, soit envers les tiers, de tous dommages et intérêts résultant d'infractions aux dispositions des lois en vigueur ou du règlement organique.

Ils ne sont déchargés de cette responsabilité, quant aux infractions auxquelles ils n'ont pas pris part, que

si aucune faute ne leur est imputable et s'ils ont dénoncé les infractions à l'assemblée la plus prochaine du conseil général, après qu'ils en auront eu connaissance.

ART. 16. — Le Conseil général de la Régie nationale se compose des membres du Conseil d'administration et de ceux du collège des commissaires.

Il est convoqué, soit à la demande du Conseil d'administration, par le président de celui-ci, soit à la demande du collège des commissaires, par le président de ce collège, soit à la demande du Ministre des Chemins de fer. Il est présidé par le président du conseil d'administration.

Les résultats de ses délibérations sont consignés dans des procès-verbaux.

Lorsqu'il y a lieu, les propositions qu'il adopte sont transmises, par son président, au Ministre des Chemins de fer.

Le Conseil général est réuni, au moins deux fois par an, sur convocation du président du Conseil d'administration, en vue d'examiner le projet de budget, les projets de compte, de bilan et de compte de profits et pertes.

ART. 17. — La gestion journalière des affaires ainsi que les délégations relatives à cette gestion peuvent être confiées, soit à des membres du Conseil d'administration, soit à des agents dont la nomination, la révocation et les attributions sont déterminées par le règlement organique.

La responsabilité de ces agents, à raison de leur

gestion, se détermine conformément aux règles générales du mandat et aux dispositions du règlement organique.

ART. 18. — La surveillance de la Régie nationale est confiée à un collège de commissaires.

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

Il leur est remis, chaque semestre, par le Conseil d'administration, un état résumant la situation active et passive.

Les commissaires soumettent aux Chambres législatives au moment où les projets de bilan et de compte de profits et pertes sont déposés, un rapport relatant les résultats de leur mission, avec les propositions qu'ils croient convenables et lui font connaître le mode d'après lequel ils ont contrôlé les inventaires.

ART. 19. — Le Conseil d'administration de la Régie nationale s'occupe de tout ce qui concerne la conservation, l'exploitation et l'extension des chemins de fer de l'Etat. Il détermine les modifications qu'il y a lieu d'apporter aux installations fixes et roulantes, aux horaires, tarifs et conditions de transport, ainsi qu'à l'organisation des services des chemins de fer de l'Etat. Il prend les initiatives qu'il juge utiles en matière d'extension du réseau et s'applique à réaliser tous les progrès qui s'indiquent à son attention.

Les Ministres des Chemins de fer et des Finances soumettent de leur côté au Conseil d'administration toute proposition qu'ils jugent utile.

ART. 20. — Lorsque l'immobilisation de capitaux nouveaux paraît nécessaire au Conseil d'administration de la Régie nationale, il s'adresse aux Ministres des Chemins de fer et des Finances en vue de solliciter l'intervention des Chambres législatives.

En cas d'urgence, un crédit peut être ouvert à la Régie nationale par arrêté royal sur la proposition des Ministres des Chemins de fer et des Finances.

L'allocation de ce crédit est soumise aussi promptement que possible à la ratification des Chambres législatives.

En aucun cas, le crédit ouvert à la Régie nationale par voie d'arrêté royal, ne peut dépasser dix millions de francs.

ART. 21. — La Régie nationale ne peut être soumise à aucune imposition au profit de l'Etat, des Provinces ou des Communes.

ART. 22. — La Régie nationale utilise les services de toutes les personnes attachées définitivement au personnel des chemins de fer de l'Etat, au moment où elle commence à fonctionner.

Aucune de ces personnes ne peut, contre son gré, au cours de sa carrière, ni lorsqu'elle est arrivée à l'âge de la retraite, être traitée moins favorablement qu'elle l'eût été si elle était demeurée au service de l'Etat.

Au fur et à mesure que des vides se produisent, le Conseil d'administration choisit lui même les membres de son personnel. Les agents nommés par lui jouissent de conditions de travail qui ne peuvent être moins favorables que celles du régime antérieur pour des fonctions identiques.

Un rapport relatif au personnel est dressé chaque année par le Conseil d'administration.

Il fait connaître les conditions de travail des diverses catégories d'agents, ainsi que les barèmes de traitements, de salaires, de primes qui leur sont alloués, les avantages qui leur sont assurés en cas de bons services et les obligations qui leur sont imposées.

Ce rapport, accompagné des observations du collège des commissaires, est communiqué au Ministre des Chemins de fer qui l'accompagne de ses observations et le transmet, avec le bilan, le compte de profits et pertes et le rapport sur l'exercice écoulé, aux Chambres législatives.

ART. 23. — Les différends relatifs à l'exécution du contrat de travail et du contrat d'emploi qui se produisent entre la Régie nationale et les membres de son personnel, (fonctionnaires, employés et ouvriers) ne sont soumis ni aux conseils de prud'hommes, ni aux tribunaux de commerce.

Ils sont obligatoirement déférés, par la partie la plus diligente, à un conseil de conciliation, et en cas d'échec de la conciliation, à un collège d'arbitres dont la sentence oblige les parties et a force de loi.

Les conseils de conciliation et les collèges d'arbitres sont organisés et institués par arrêté royal.

SECTION II.

La comptabilité de la Régie nationale des Chemins de fer de l'Etat

ART. 24. — Le budget de la Régie nationale des Chemins de fer de l'Etat est annuel.

Il se divise :

A. — *en budget ordinaire* comprenant notamment :

1° *en recettes* : a) les produits du trafic et du domaine ; b) les produits du placement des capitaux disponibles.

2° *en dépenses* : a) les frais d'entretien et d'administration ; b) les charges destinées à couvrir les intérêts et l'amortissement du capital nominal de la dette des chemins de fer ; c) les sommes revenant aux compagnies dont les lignes sont exploitées moyennant loyer ou parts de recettes ; d) les pensions accordées aux anciens fonctionnaires, employés et ouvriers ; e) les crédits nécessaires à la reconstruction des bâtiments, les versements au fonds de renouvellement des voies, du matériel roulant et de l'outillage et au fonds de prévision ; f) les prélèvements à effectuer sur les excédents de recettes, notamment ceux

destinés à constituer un fonds de réserve; g) les pertes résultant de déficits comptables.

B. — *en budget extraordinaire* comprenant notamment :

1° *en recettes* : le solde reporté à nouveau, s'il y a lieu, les amortissements indirects, notamment le produit de l'aliénation des immeubles, les fonds provenant de l'emprunt.

2° *en dépenses* : les crédits nécessaires aux dépenses d'extension, de rachat et de parachèvement des chemins de fer.

C. — *en budget des recettes et des dépenses pour ordre.*

ART. 25. — Le Conseil d'administration de la Régie nationale soumet aux Ministres des Chemins de fer et des Finances avant le 1^{er} octobre le projet de budget des chemins de fer pour l'exercice suivant.

Si les Chambres n'ont pas voté le budget cinq jours avant l'ouverture de l'exercice, le Roi autorise le Conseil d'administration de la Régie nationale à percevoir les recettes et à effectuer les dépenses prévues au dit budget jusqu'au jour où les Chambres auront statué.

ART. 26. — L'exercice commence le 1^{er} janvier et finit le 31 décembre de la même année.

Toutefois, les opérations relatives au recouvrement des produits et au paiement des dépenses pourront se prolonger jusqu'au 31 mai de l'année suivante.

ART. 27. — Les crédits nécessaires au paiement

des sommes restant dues à la clôture de l'exercice sont transférés à l'exercice suivant et y demeurent jusqu'au terme de déchéance.

ART. 28. — Au cours du semestre suivant la clôture de l'exercice, le Conseil d'administration de la Régie nationale soumet aux Ministres des Chemins de fer et des Finances le compte des opérations du chemin de fer pendant l'exercice écoulé.

Ce compte est établi dans la même forme que celle du budget auquel il correspond. Il est accompagné du bilan et du compte profits et pertes, ainsi que des rapports du Conseil d'administration et du collège des commissaires.

Il y est joint un exposé statistique.

ART. 29. — Le compte est arrêté par une loi spéciale, après vérification de la Cour des comptes. Celle-ci communique aux Chambres les observations auxquelles son examen a donné lieu.

La Cour des comptes examine si aucun article des dépenses du budget n'a été dépassé et si les virements et les crédits supplémentaires ont été approuvés par la loi.

La Cour se fait délivrer par le Conseil d'administration de la Régie nationale tous états, pièces comptables et donner tous renseignements et éclaircissements nécessaires au contrôle des recettes et des dépenses.

Les dépenses sont justifiées après paiement.

ART. 30. — Le capital dont la Régie nationale

des chemins de fer est redevable à l'Etat, est représenté par le montant des sommes figurant au Compte de premier établissement des Chemins de fer de l'Etat et formant la part de ceux-ci dans la dette belge (1).

Il est tenu inventaire du matériel acquis sur ce compte.

ART. 31. — La dotation d'amortissement est calculée de manière à assurer l'amortissement de la dette dans un délai maximum de 81 ans.

Les sommes inscrites au budget des chemins de fer pour l'amortissement de la dette du chemin de fer ne peuvent recevoir d'autre destination.

ART. 32. — Il est créé un compte « Dépenses à amortir. » Ce compte est débité de la valeur des installations supprimées et du matériel démoli, non remplacés à charge du budget de l'exploitation, ainsi que des dépenses qui, quoique faites sur l'emprunt, doivent, à raison de leur nature, être amorties à bref délai.

La valeur des installations supprimées et du matériel démoli est estimée au prix de revient diminué de la partie déjà amortie.

Le compte est liquidé, en ce qui concerne les pertes sur les cours, par des annuités à charge du budget de l'exploitation et, en ce qui concerne les autres dépenses, par des prélèvements sur les excédents budgétaires.

(1) Cette part s'élevait au 31 décembre 1912 à fr. 2,448,423,061.23, déduction faite des amortissements.

Ces sommes sont versées aux recettes extraordinaires à titre d'amortissements indirects.

Aucune somme ne peut figurer pendant plus de 25 ans au compte « dépenses à amortir. »

Le montant de ce compte ne peut dépasser 50 millions de francs.

ART. 33. — Le service financier de la Régie nationale des chemins de fer de l'Etat est fait par la Banque nationale.

Il est établi annuellement un compte courant d'intérêts réciproques entre la Régie nationale et le Trésor.

ART. 34. — Les comptes pour ordre comprennent notamment :

1° a) le fonds de renouvellement de la voie et du matériel ;

b) le fonds de prévision (assurance contre l'incendie, accidents, pertes, avaries, etc.) ;

c) le fonds de réserve ;

2° les sommes déposées ou retenues à titre de caution ou de garantie ;

3° les sommes appartenant aux caisses de retraite, d'assurance, de secours, et à la masse d'habillement.

ART. 35. — Le fonds de renouvellement est alimenté par le produit de la vente du matériel mis au rebut et par des prélèvements à charge du budget de l'exploitation qui ne seront pas inférieurs pendant

les cinq premiers exercices de la Régie nationale, à :			
pour la voie . .	par mètre de voie . .	fr.	0.30
id. . .	par kilom. locomotive . .		0.07
pour le matériel .	par kilom. locomotive . .		0.047
id. . .	par kilom. essieu-voiture .		0.003
id. . .	par kilom. essieu-wagon .		0.0028

Après le cinquième exercice, le Conseil d'administration de la Régie nationale pourra solliciter du Ministre des Chemins de fer qu'il soumette aux Chambres les modifications que l'expérience aurait justifiées, aux prélèvements sus-indiqués.

Les dépenses de renouvellement sont imputées directement à charge de ce fonds.

Le Trésor fera au fonds de renouvellement une avance initiale de 25,000,000 de francs, au moment où la Régie nationale entrera en exercice.

Cette avance sera portée en compte au bilan sous une rubrique spéciale et amortie sur les bénéfices conformément à l'article 39.

ART. 36. — Le fonds de prévision est alimenté par un prélèvement à charge de l'exploitation. Ce prélèvement est calculé de manière à représenter la moyenne des dépenses effectuées au cours des dix derniers exercices en vue de couvrir les risques énumérés à l'article 34.

ART. 37. — Le fonds de réserve est constitué par des prélèvements sur l'excédent budgétaire conformément à l'article 39. Il couvre les pertes constatées par les bilans.

ART. 38. — Les fonds pour ordre restés disponi-

bles à la clôture de l'exercice sont reportés à l'exercice suivant et il peut en être disposé immédiatement.

ART. 39. — Les produits du chemin de fer sont affectés aux dépenses prévues par l'article 24.

L'excédent, s'il y a lieu, sert :

1° à allouer aux membres du Conseil d'administration les tantièmes prévus ;

2° à rembourser au Trésor les avances faites en vue de l'organisation du nouveau système financier ;

3° à liquider, par des amortissements indirects, le compte « dépenses à amortir » ;

4° à constituer le fonds de réserve.

Le solde est versé aux recettes extraordinaires des chemins de fer lorsque le fonds de réserve atteint 50 millions de francs.

ART. 40. — Le matériel, les matériaux et les meubles hors d'usage sont remaniés, transformés ou cédés à prix d'argent par le Conseil d'administration de la Régie nationale.

L'aliénation des immeubles devenus inutiles, doit être autorisée par le Ministre des Chemins de fer, conformément aux dispositions de la loi du 16 mars 1886.

ART. 41. — Sont abrogées les lois du et les arrêtés royaux du