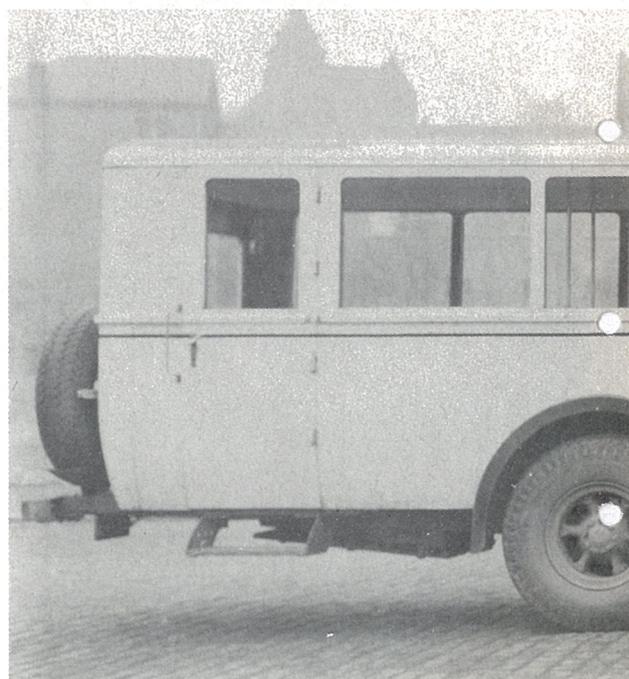


# la naissance de la SNCV

## Partie I

Dans Le Rail de novembre 1977, Monsieur P. Dirickx a évoqué pour nous l'évolution des tramways. Dans le présent numéro, notre collaborateur raconte l'histoire de notre société sœur, la Société nationale des chemins de fer vicinaux ou SNCV. Il continue de la sorte sa chronique familiale.



### La loi de 1875 sur les tramways

La loi du 9 juillet 1875 sur les tramways (Le Rail, n° 11/77) ne visait pas seulement les tramways urbains, mais aussi les chemins de fer secondaires, aussi appelés chemins de fer vicinaux, parce qu'ils devaient être établis sur ou le long des chemins vicinaux (petite voirie). L'exposé des motifs de la loi de 1875, après avoir rappelé le développement rapide du (grand) chemin de fer (3 441 kilomètres en exploitation, 1 400 kilomètres en construction ou en projet), notait : « Il faut que des services auxiliaires, établis dans des conditions plus économiques, mettent en rapport avec le réseau des voies principales, certains points du pays dont l'importance ne comporterait pas l'établissement d'un chemin de fer. Ce doit être surtout le rôle des tramways. »

Les auteurs de la loi de 1875 se proposaient de donner satisfaction à ce besoin social et économique, de relier au grand chemin de fer les communes qui en étaient trop éloignées. Cette loi se bornait à régler le mode et les conditions de concession de ces tramways et chemins de fer vicinaux; elle comptait exclusivement sur l'initiative privée pour leur construction et leur exploitation; aucune intervention pécuniaire de l'Etat ou des communes n'était

prévue en faveur des concessionnaires.

Les capitaux privés étaient attirés par la construction et l'établissement de tramways urbains, dans les grandes agglomérations (Bruxelles, Anvers, Gand, Liège, etc.); par contre, l'établissement de lignes ferrées vicinales vers les communes rurales n'assurait pas de bénéfices assez élevés pour intéresser l'industrie privée... En fait, seulement trois de ces lignes, développant ensemble 25 kilomètres, furent construites avant 1884, ainsi qu'une petite ligne de 9 kilomètres, à l'écartement de 0,72 m. (De Burlet, « Les chemins de fer vicinaux en Belgique », 1908, p. 9).

### Projets de société nationale

Devant cette carence de l'initiative privée, et également pour éviter que seules les meilleures lignes soient construites dans les régions très peuplées, en délaissant les autres régions, certains esprits éclairés de l'époque avaient estimé qu'il convenait que le concours des pouvoirs publics soit apporté à l'établissement des chemins de fer d'intérêt local.

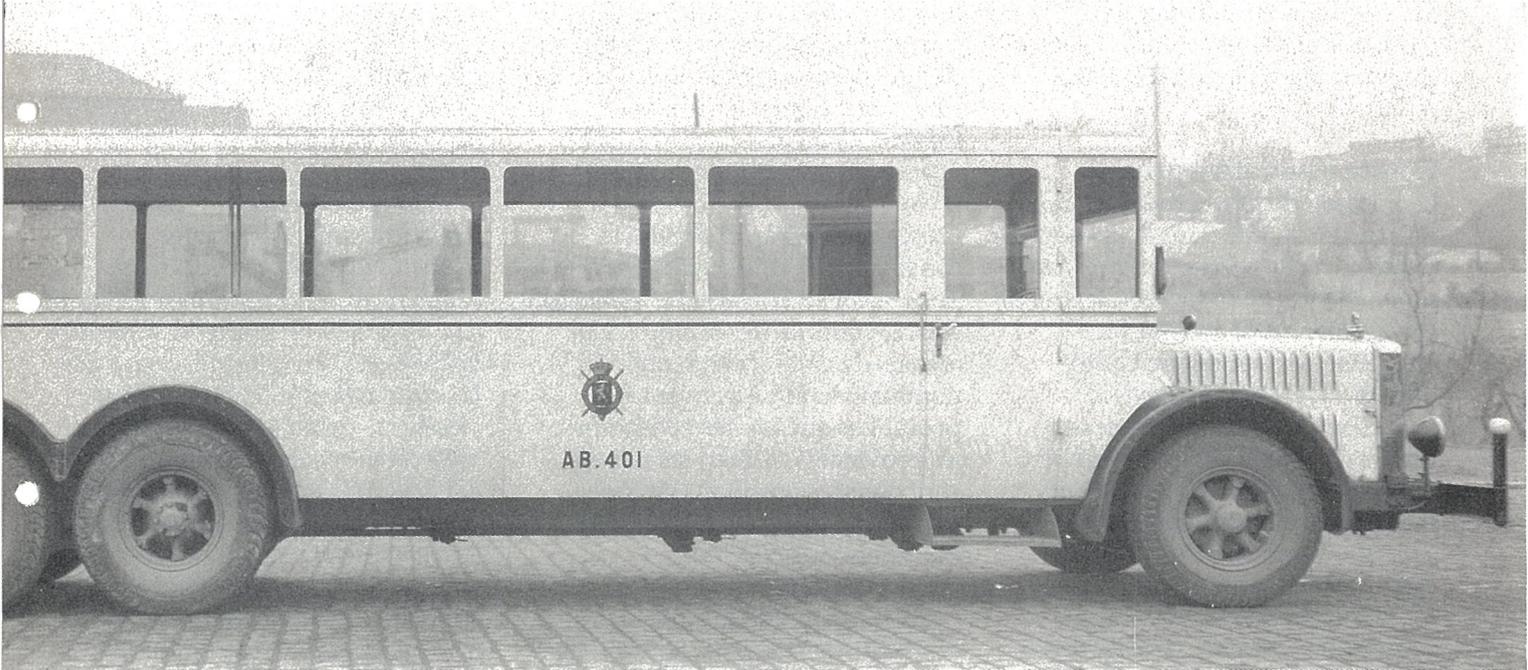
Dès octobre 1875, M. le sénateur Bisschoffsheim et M. Wellens, inspecteur général des Ponts et Chaussées, publièrent un projet d'institution d'une compagnie

nationale des chemins de fer vicinaux, basé sur le principe de l'association de l'Etat, des provinces et des communes; ils soumièrent ce projet au gouvernement de l'époque, qui n'y donna aucune suite.

En 1880, le gouvernement institua une commission composée de membres des deux Chambres et de fonctionnaires; MM. Bisschoffsheim et Wellens en firent partie. Cette commission déposa son rapport qui émettait le vœu de voir le gouvernement prendre des dispositions pour aboutir, dans le plus bref délai possible, à la construction des chemins de fer vicinaux dont l'utilité serait reconnue.

Le gouvernement déposa le 12 mai 1882 un projet de loi qui s'inspirait de l'idée de base de la commission, c'est-à-dire d'une société nationale, chargée de la construction et de l'exploitation de lignes ferrées vicinales au moyen de capitaux fournis par les communes, les provinces et l'Etat.

Ce projet fut examiné par la Chambre au cours de six séances et fut voté le 17 mai 1884; au Sénat, il fut l'objet d'un remarquable rapport de M. Biart et fut discuté et adopté le 28 mai 1884. La loi fut sanctionnée par le Roi le même jour, et publiée dans le Moniteur du lendemain.



Il est intéressant de relire quelques extraits des documents et annales parlementaires.

### **Nécessité des chemins de fer vicinaux**

La nécessité de compléter le réseau du grand chemin de fer par des lignes ferrées secondaires était unanimement reconnue.

« Mises en raison de leur position géographique à l'écart des grands centres ou des grandes artères de communication et partant réduites à se servir du roulage, des messageries, des charrois, vieux modes de transport, peu commodes et relativement chers, ces localités trouvent que les routes pavées et les chemins de terre ne sont plus en rapport avec les exigences actuelles de la vie et les besoins impérieux de l'industrie, et réclament à juste titre des communications ferrées d'un ordre secondaire : chemins de fer vicinaux ou tramways, le moyen, en un mot, de se relier au réseau de l'Etat, aux marchés voisins ou aux débarcadères. » (Rapport Biart, Sénat, Doc. n° 72, p. 31).

« Combien n'y a-t-il pas d'agriculteurs qui se voient encore obligés de transporter au loin, sur de lourds chariots, le produit de leurs récoltes ? Combien n'y a-t-il pas de forêts dont l'exploitation est difficile, dont les produits se vendent mal et à bas prix, faute de moyens suffisants de transport ? Combien de carrières, de gisements, de

localités industrielles attendent encore les bienfaits du transport à vapeur ? (M. Graux, ministre des Finances, Chambre, 13 mai 1884, Ann., p. 1254).

### **Esprit d'économie et voie étroite**

Dans l'exposé des motifs, le gouvernement avait déjà déclaré qu'un grand nombre de lignes ferrées vicinales « n'assurent point de bénéfices assez élevés pour attirer l'industrie privée. »

M. Beernaert renchérit et déclara à la Chambre : « Il ne s'agit pas ici d'affaires lucratives. Ce serait se faire inutilement illusion que de le supposer. Ce ne sera qu'à force d'économies qu'on pourra nouer les deux bouts. » (Chambre, Ann., p. 1228).

Dans son Rapport, M. Biart précisa : « Pour que les chemins de fer vicinaux donnent le résultat que l'on fonde sur eux, il est indispensable que l'esprit d'économie le plus rigoureux préside à la construction et que les dépenses d'exploitation soient réduites au plus strict nécessaire. Dès lors, il faut utiliser, autant que possible, les accotements des chemins et des routes pour l'établissement de la plate-forme de la voie, ne pas trop se préoccuper de la ligne droite, et bien moins encore recourir à des expropriations, se montrer sobre de travaux de terrassement, de tranchées et de remblais, s'abstenir avant

tout de travaux d'art : ponts, viaducs, tunnels, etc. qui absorbent des capitaux considérables sur un seul point et grossissent, sans utilité appréciable, le coût total de l'entreprise. »

« Il faut en outre se montrer accommodant pour tout ce qui concerne l'inclinaison des pentes et faire suivre la voie, sauf en cas d'impossibilité absolue, les sinuosités du terrain sur lequel on l'établit. Le tout doit être à l'unisson ; et ramené au simple nécessaire : stations, voies de garage, barrières, haltes, clôtures, en un mot, il importe qu'en fait de dépenses, l'on se borne à celles-là seules que la sécurité de la circulation et les besoins de l'exploitation réclament et imposent. »

« Tout le monde est d'accord pour reconnaître que la réussite des voies ferrées vicinales est subordonnée à leur établissement, leur aménagement et leur exploitation dans les conditions les moins dispendieuses. »

« Mais d'autre part, il est également certain que l'emploi d'une voie de moindre largeur diminuera considérablement les frais d'établissement et d'exploitation. Elle permettra en effet de rétrécir le rayon des courbes, de faire usage de rails d'un poids moindre et partant de donner à l'assise de la voie une moindre solidité, de se servir enfin d'un matériel plus léger, d'une force de traction moins puissante ; elle permettra enfin aux intéressés de relier avec plus de facilité

leurs usines ou leurs centres de production aux voies ferrées vicinales. » (Rapport Biart, Sénat 1883-1884, n° 72).

### Contre l'initiative privée

La position du gouvernement était clairement définie dans l'exposé des motifs de la loi : « on ne peut compter sur l'initiative privée pour construire des lignes d'un produit modeste. »

Au Sénat, M. le ministre Graux déclara : « Nous avons acquis la conviction que l'initiative privée en matière de chemins de fer vicinaux ne pourrait donner, en Belgique, que des résultats absolument insuffisants. ... Antérieurement à la loi de 1875, et depuis cette loi, qui avait précisément pour but de favoriser l'établissement de chemins de fer vicinaux, rien de sérieux n'a été fait. De telles lignes, construites par des sociétés privées, sans le concours de l'Etat, et au moyen du seul crédit dont elles peuvent disposer, n'offrent dans ce pays à l'initiative privée l'appât d'un lucre suffisant. Ces sociétés construiraient vraisemblablement quelques lignes, les bonnes, celles qui sont demandées dans les centres industriels surtout ; mais la majeure partie du pays resterait privée de ce précieux moyen de communication. C'est donc parce qu'il a reconnu l'impossibilité de compter sur l'initiative privée, que le gouvernement s'est décidé à recourir à l'intervention des pouvoirs publics. » (Sénat, Ann. p. 301).

### Pour une société nationale

Après avoir écarté le recours à l'initiative privée, le gouvernement rejeta également l'idée de confier la construction et l'exploitation des chemins de fer vicinaux aux communes ou à l'Etat :

« 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.

« On ne peut pas songer à imposer à l'Etat, 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. » (Exposé, n° 3).

C'est pourquoi la loi prévoit la constitution d'une société nationale pour la construction et l'exploitation des chemins de fer vicinaux. Les actions de cette société sont nominatives et ne peuvent être possédées que par les communes, les provinces et l'Etat ; les actions sont divisées en autant de séries qu'il existe de lignes concédées. Pour donner une certaine satisfaction aux intérêts privés, la loi prévoit cependant la création de « titres de délégation » : ce sont des titres au porteur, pouvant être délivrés à concurrence des quatre cinquièmes des actions souscrites et dans la mesure des versements faits sur ces souscriptions ; ces titres donnent droit au dividende (participation dans les bénéfices), mais ils ne confèrent pas la qualité d'actionnaire et leurs titulaires ne peuvent assister aux assemblées générales ni s'immiscer en aucune façon dans les affaires sociales. (Art. 4).

Les lignes de chemins de fer vicinaux sont concédées par le gouvernement à la société nationale ; aucune concession de chemin de fer vicinal ne peut être concédée à d'autres sociétés ou à des particuliers, si ce n'est en vertu d'une loi. (Art. 14, 17).

### Critiques

Malgré l'accord général sur le principe de la construction de lignes ferrées vicinales, la solution retenue par le gouvernement souleva cependant des critiques sur certains points, spécialement sur le monopole de fait accordé à la société, et sur l'éviction des intérêts privés.

Contre le monopole de la société, un représentant proposa la constitution de neuf sociétés provinciales. (Chambre, Ann., p. 1319).

Mais les critiques étaient surtout développées par M. Beernaert, porte-parole de l'opposition : « Par sa nature, le chemin de fer vicinal

ne rentre pas dans les attributions de l'Etat. Il s'agit là d'intérêts secondaires, d'intérêts locaux, et l'Etat est moins à même que les communes de connaître les besoins et les ressources de semblable exploitation.

... Pour moi, Messieurs, ... il fallait s'en rapporter surtout à l'initiative individuelle, sauf à la stimuler et à l'encourager. Or, Messieurs, c'est sur la base d'une défiance absolue de l'initiative individuelle que le gouvernement fonde la société nationale des chemins de fer vicinaux. ... C'est la constitution d'un vaste organisme destiné, dans la pensée de l'honorable ministre, à confondre, dans une main unique, la construction et l'exploitation des chemins de fer vicinaux du pays. De façon qu'à côté du monopole de l'Etat exploitant toutes les grandes lignes viendrait se dresser un autre monopole, celui de tous les affluents, de toutes les lignes secondaires. Cet organisme ne sera qu'un autre aspect de l'Etat lui-même, et lorsqu'on lit dans l'exposé des motifs que ce sera une société, un être moral à côté de l'Etat, ce ne sera là qu'une fiction. » (Chambre, Ann., p. 1226).

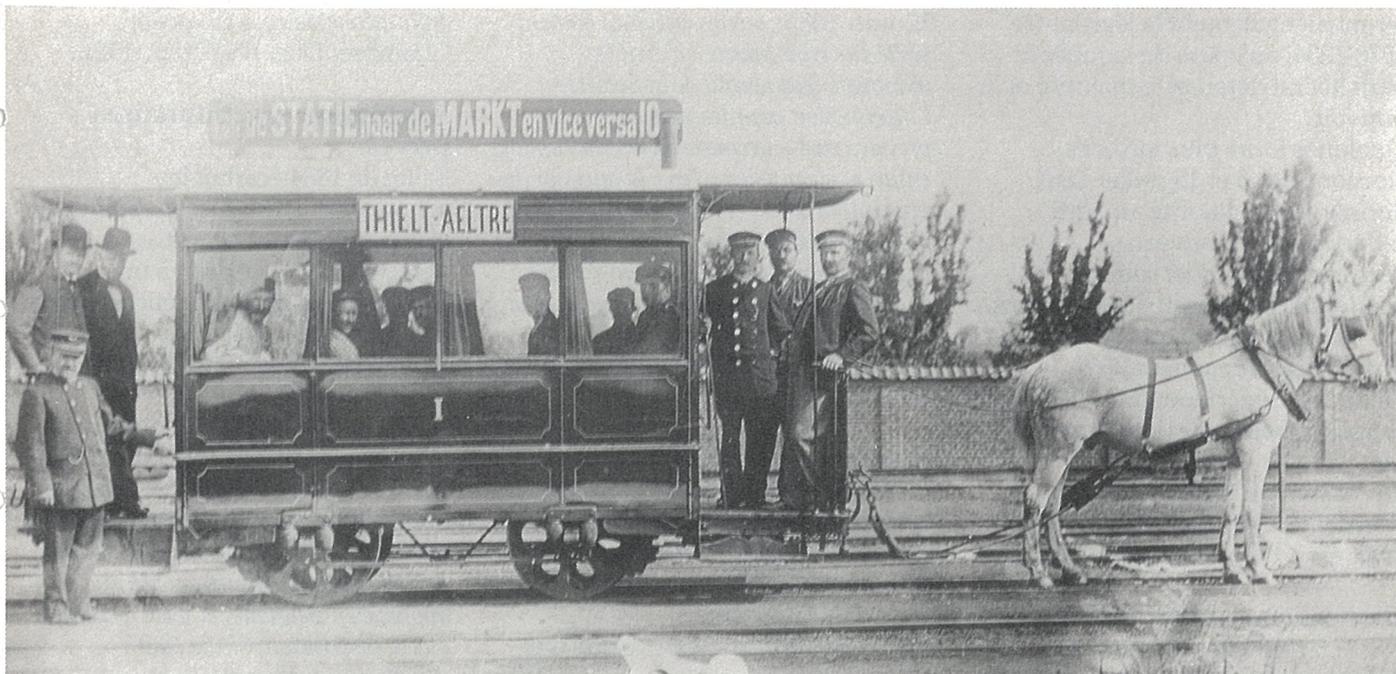
« Selon moi, l'exploitation doit être fractionnée et locale... Tout vaudra mieux qu'une exploitation centralisée. »

« Il ne s'agit pas ici d'affaires lucratives. Ce serait se faire inutilement illusion que de le supposer. Ce ne sera qu'à force d'économies que l'on pourra joindre les deux bouts. Eh bien, pour cela, ce ne sont pas des ingénieurs qu'il faut, mais des femmes de ménage. Il faudra éviter toute dépense inutile, n'allumer les locomotives qu'à l'heure voulue, ramasser les cendres, baisser les lampes.

Il n'y a que des adjudicataires aiguillonnés par l'espoir du profit personnel ou des administrations locales qui feront ces choses-là... Je m'en rapporterais ici plutôt à un épicier intelligent qu'aux soins d'un ingénieur accoutumé à traiter les affaires en grand. » (Ch., Ann. p. 1228).

Et quant à l'éviction des intérêts privés, il ajouta :

« Presque toujours il y a quelque industriel, quelque grand propriétaire, quelque châtelain qui, soit pour l'avantage de son industrie, soit pour la facilité des communications, soit par gloriole, soit pour se mettre à la tête du village, peut-être avec une arrière pensée d'influence politique locale, serait disposé à intervenir. Pour moi, j'aurais trouvé



pareille intervention bienfaisante. » (Ch. Ann. p. 1228).

#### Les craintes d'un sénateur

Il ne faut pas oublier que si les locomotives à vapeur circulaient sur les grandes lignes depuis 1835, les tramways urbains apparus en 1869 et régis par la loi de 1875, étaient encore tous à traction chevaline, tandis qu'il était bien entendu que les chemins de fer vicinaux, destinés à relier les agglomérations différentes, feraient usage de locomotives à vapeur.

Si la perspective de voir circuler ces engins sur les routes ne soulevait plus les craintes évoquées lors du vote de la loi de 1875, elle suscitait encore les appréhensions d'un sénateur :

« Etablir des voies ferrées avec traction vapeur sur nos routes, c'est rendre ces routes impraticables aux chevaux, aux voitures et même fort dangereuses aux piétons, surtout dans les agglomérations. »

« Messieurs, il ne faut pas oublier que les charrois de l'agriculture se font presque tous au moyen de charrettes sans timon et sans brancards ; le cheval lui-même est conduit au moyen d'une ficelle ; c'est vous dire que le système le plus primitif est encore généralement en usage dans nos campagnes. Figurez-vous l'effet que produira une machine à vapeur gémissant, soufflant, sifflant, le soir avec

ses feux rouges, sur la même route, suivant, dépassant, croisant de jeunes chevaux, et les jeunes chevaux sont en majorité dans nos contrées où l'élevage et le dressage des chevaux sont deux des principaux revenus de la ferme. Certainement, les accidents seront nombreux et on finira par éviter soigneusement les routes... »

« A-t-on songé aux enfants qui, dans nos campagnes, faute de jardin, jouent le long des routes ; a-t-on songé aux campagnards, aux ouvriers qui, le dimanche, prennent volontiers, après une semaine de rudes labeurs, un verre, même deux verres de trop?... »

« L'agriculture a plus besoin de bons chemins empierrés que de chemins de fer vicinaux rendant impraticables le peu de bonnes routes que nous possédons. »

Et il ajouta : « Si l'Etat doit concentrer dans ses mains les chemins de fer de tous genres, ordinaires et vicinaux, les bateaux à vapeur, les paquebots, les postes, les télégraphes, on trouvera un jour qu'il est logique de joindre à ce monopole les accessoires de son entreprise, les omnibus, les fiacres, les tramways, etc. Les déficits seront encore plus considérables qu'aujourd'hui. » (M. le Baron De Coninck, Sénat, Ann. p. 299).

Monsieur Graux, ministre des Finances, lui répondit :

« Je crois que les inquiétudes de l'honorable sénateur sont fort exagérées. Les chevaux – tout le monde le sait –

sont les animaux les plus dociles qui existent... et ils s'accoutument d'ordinaire aisément de tous les bruits et à tous les mouvements, ils s'habituent vite au passage des trains... Comment les chevaux ne s'habitueraient-ils pas aux mouvements et au bruit des trains et des locomotives, alors que des milliers d'entre eux s'accoutument rapidement dans l'armée au bruit du clairon, des sonneries militaires, de la fusillade et du canon. » (Sénat, Ann. p. 30).

Malgré ces critiques, la loi fut votée et adoptée par le Sénat le 28 mai 1884 par 33 voix contre 1 et 2 abstentions, et publiée dans le Moniteur du lendemain ; les statuts furent approuvés par arrêté royal du 9 juin 1884.

Cette loi fut bientôt remplacée par la loi du 24 juin 1885 et par les nouveaux statuts, approuvés par arrêté royal du 6 juillet 1885.

#### Une seconde naissance

Pourquoi ces changements ?

Certains ont parlé d'une comédie juridique ; on serait plutôt tenté de parler de comédie politique. Voyons cela de plus près.

#### Changement de majorité parlementaire

La loi du 28 mai 1884 avait été votée le dernier jour de la session parlementaire 1883-1884, qui

terminait également la législature 1878-1884, au cours de laquelle le parti libéral détenait la majorité et le pouvoir.

Quelques jours plus tard, les élections des 8 et 15 juillet 1884 donnèrent la majorité au parti catholique. Le nouveau gouvernement avait comme président du Conseil des ministres, M. Auguste Beernaert, avec le portefeuille de ministre des Finances, dont dépendait à l'époque la Société nationale des chemins de fer vicinaux. Or, lors de la discussion de la loi de 1884, M. Beernaert, alors dans l'opposition, avait émis de nombreuses critiques.

### Un nouveau projet de loi

Dès le 5 mai 1885, le nouveau gouvernement déposa un projet de loi sur les chemins de fer vicinaux révisée et amendée, avec en annexe les statuts révisés de la SNCV. Dans le Rapport fait au nom de la Section centrale de la Chambre, M. Nothomb nota que le projet de loi est « 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. » (Chambre, Doc. n° 147, p. 156).

Les modifications essentielles furent résumées par M. Beernaert lui-même, lors de la séance du Sénat du

22 juin 1885 : « Mes critiques avaient porté sur trois points : c'était le monopole trop absolu de la Société, l'interdiction pour les particuliers de prendre part à la souscription du capital, enfin, et en troisième lieu, la question la plus importante, bien qu'elle se rattache moins directement au texte, l'exploitation des lignes par la Société. C'est à ce triple point de vue que la loi a été amendée, et je pense l'avoir sensiblement améliorée. » (Sénat, Ann., p. 301).

### Suppression du monopole

La loi de 1884 prévoyait : « Aucune concession de chemin de fer vicinal ne pourra être accordée à d'autres sociétés ou à des particuliers, si ce n'est en vertu d'une loi » (Art. 17).

Le texte nouveau dispose que des chemins de fer vicinaux « peuvent être concédés à d'autres sociétés ou à des particuliers, si dans le délai d'une année de leur demande en concession, la Société nationale n'a point fait semblable demande pour elle-même et si elle n'a pas exécuté la ligne concédée dans le délai qui aura été fixé par le gouvernement. » (Art. 3).

Le quasi-monopole de la Société est donc remplacé par un droit de préférence : « Il ne faut pas que la Société puisse empêcher l'établissement de lignes d'une certaine utilité, et que d'autres, à son défaut, se déclareraient

prêts à construire. » (Exposé, Chambre, Doc. n° 129, p. 152).

### Admission d'actionnaires privés

La loi de 1884 écartait les actionnaires privés, et ne prévoyait que la délivrance de « titres de délégation », avec droit à un dividende (part de bénéfiques), mais sans pouvoir assister aux assemblées ni s'immiscer dans les affaires sociales. (art. 4)

L'Exposé des motifs de la nouvelle loi note à ce propos : « Les tentatives qui ont été faites pour obtenir dans ces conditions le concours des capitalistes sont restées infructueuses. Ce mode de participation n'est guère usité ni apprécié en Belgique, et il est à craindre que la disposition, si elle était maintenue, restera stérile et sans application. Le gouvernement a jugé qu'il était préférable dès lors de permettre à la Société nationale de s'adjoindre des particuliers comme actionnaires directs, et il y voit d'autant moins d'inconvénient que l'influence qu'ils exerceront dans la direction des affaires sociales ne sera jamais prépondérante ». (Exposé, Chambre, Doc. n° 129).

La nouvelle loi permet donc la souscription d'actions de la part des particuliers, mais en la limitant au tiers du capital de chaque ligne. (Statuts révisés, art. 5).



Dans son Rapport au Sénat, M. Montefiore-Levi remarque : « Plusieurs membres (de la Commission) doutent que cette substitution d'un titre à un autre ait les effets qu'on paraît en attendre. » (Sénat, Doc. n° 68, p. 12) Il faut reconnaître qu'il avait vu juste. En effet, alors que la loi de 1885 admettait l'intervention des actionnaires particuliers à concurrence d'un tiers du capital, portée à 45 % par une loi du 27 juillet 1927, leurs souscriptions ont toujours été très modestes : la moyenne pour les 14 lignes existantes, en 1886, n'était que de 4,76 % (Rapport annuel 1886), de 1,2 % en 1913 (Rapport du 50<sup>ème</sup> anniversaire, 1934, p. 39), et actuellement cette part est descendue à environ 0,5 % du capital total. (Rapport 1976).

### L'exploitation des lignes

La loi de 1884 prévoyait que la Société aurait pour objet la construction et l'exploitation de chemins de fer vicinaux ; l'Exposé des motifs de 1884 précisait que les lignes seraient exploitées par la Société elle-même, sauf en cas de « circonstances exceptionnelles ». Déjà en 1884, M. Beernaert s'opposait à ce monopole et à cette centralisation de l'exploitation de toutes les lignes par la SNCV et

estimait que « l'exploitation doit être fractionnée et locale ». (Chambre, 10 mai 1884, Ann., p. 1228). C'est dans cet esprit que l'Exposé des motifs de la nouvelle loi déclare : « La loi n'impose pas à la Société nationale l'obligation d'exploiter les lignes qu'elle aura construites, mais elle suppose que telle sera la règle. Il semble, au contraire, que l'exploitation de lignes nécessairement indépendantes et éparses sur tous les points du pays ne doit pas être concentrée entre les mains d'une même administration ; ce n'est qu'exceptionnellement qu'il peut en être ainsi et il est désirable que la loi soit rédigée dans cet esprit » (Chambre, Doc. n° 129, p. 152). C'est pourquoi, la nouvelle loi exige un capital suffisant « pour assurer la construction et éventuellement la mise en exploitation de la ligne à concéder. » (Art. 4).

### L'amertume de M. Graux

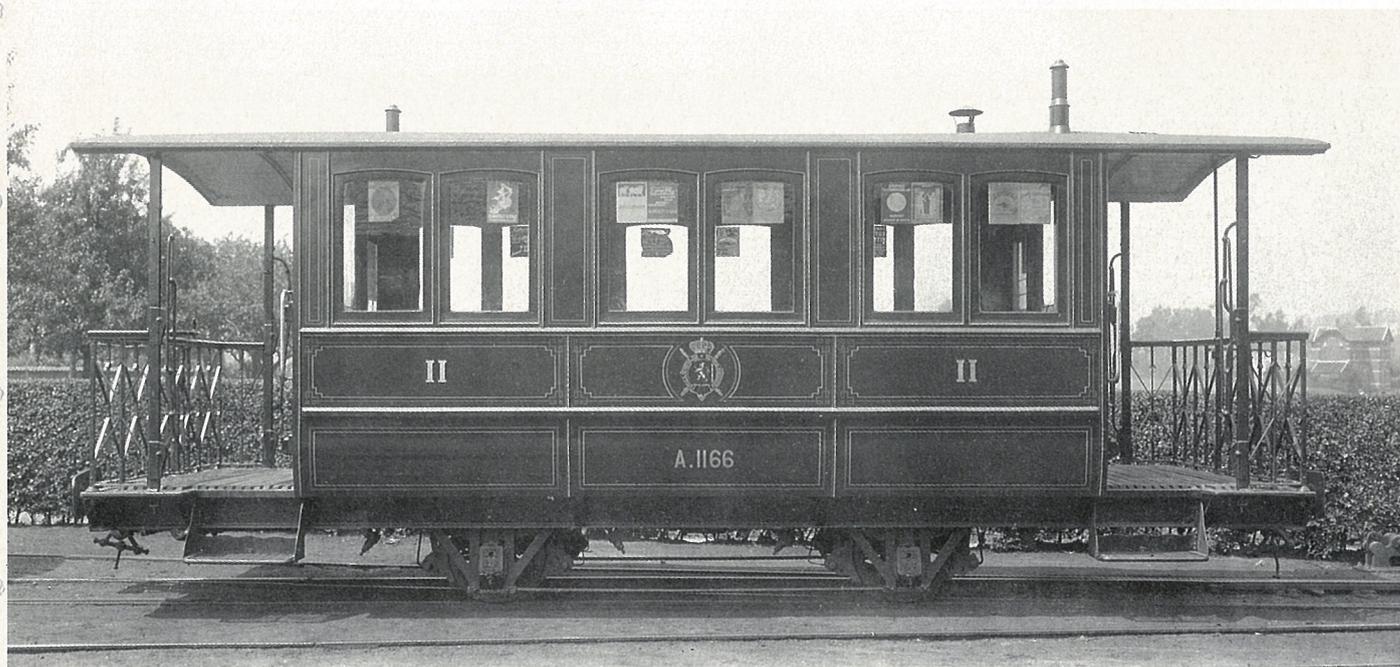
M. Graux, ministre des Finances du gouvernement précédent, qui avait présenté et défendu la loi de 1884, ne put résister à exprimer son amertume : « En apportant à la loi (de 1884) sur les chemins de fer vicinaux deux ou trois changements d'une importance secondaire, M. le ministre des Finances (H. Beernaert) se donne l'apparence de remanier cette loi toute entière. On

abroge la loi de 1884, on la supprime pour en mettre une autre à la place, à côté de deux modifications portant sur des points spéciaux, on en fait d'autres qui sont de pure forme, on intervertit l'ordre actuel des articles. On en change les numéros, et surtout on biffe la date et les signatures inscrites sur la loi primitive. Paraître changer beaucoup pour s'approprier la loi du 28 mai 1884, après l'avoir combattue, telle est sans doute la raison principale qui explique la façon de faire du gouvernement. M. le ministre des Finances ne s'attendait pas, lorsqu'il faisait son grand discours de 1884, à devoir accepter si tôt ce rôle de père adoptif de la loi, qu'il revendique aujourd'hui, et dont il avait dit tant de mal. » (Sénat, Ann. p. 305).

### La loi du 24 juin 1885

Le projet, déposé le 5 mai 1885, fut discuté et voté à la Chambre le 5 juin 1885, où il fut admis à l'unanimité des 76 membres présents. Il fut ensuite examiné et voté au Sénat le 20 juin 1885, où il fut approuvé par 43 oui contre une abstention.

Les statuts révisés, dont le texte était annexé à la loi, firent l'objet d'un acte notarié, établi à Bruxelles le 6 juillet 1885, enregistré le même jour ; ils furent approuvés par arrêté royal du 6 juillet 1885, « donné à Ostende » et publiés dans le



Moniteur du 5 juillet 1885. On ne peut qu'admirer cette rapidité...

### La structure de la SNCV

La SNCV a une structure très particulière, tant en ce qui concerne les lignes concédées que le capital. Les chemins de fer vicinaux sont concédés par arrêté royal à la SNCV ; 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 SNCV n'a point fait semblable demande et si elle n'a exécuté la ligne concédée dans le délai qui aura été fixé par le gouvernement.

Le capital est variable et est divisé en autant de séries d'actions qu'il y a de lignes concédées. Les deux tiers au moins des actions de chaque ligne doivent être souscrits par l'Etat, les provinces et les communes, ce qui laisse un tiers au secteur privé (ces proportions ont été portées respectivement à 55 % et 45 % par la loi du 20 juillet 1927).

L'intervention de l'Etat ne peut dépasser la moitié du capital de chaque ligne.

L'Etat, les provinces et les communes peuvent payer le montant des actions souscrites, soit au comptant, soit au moyen d'annuités ; grâce à ce procédé ingénieux, les pouvoirs publics, et spécialement les communes, pouvaient participer à la création de lignes ferrées vicinales sans devoir

décaisser immédiatement la valeur de leurs actions ; en effet, dans la pratique, le montant des annuités était couvert par leur participation dans les bénéfices.

Il est tenu pour chaque ligne un compte spécial. Sur le bénéfice de chaque ligne, il est prélevé, au profit des actionnaires de cette ligne, soit un premier dividende égal à 4,5 % (4 % pour les particuliers) du capital versé, soit une somme égale au montant de l'annuité due pour acquitter le capital souscrit.

L'excédent éventuel est réparti comme suit : 1/4 pour la constitution d'un fonds de prévision destiné aux améliorations de la ligne, 3/8 aux actionnaires à titre de second dividende, et 3/8 à la Société, pour la constitution d'un fonds de réserve.

Le Conseil d'administration est formé d'un président et de 6 administrateurs ; le président est nommé par le Roi ; les autres membres du Conseil d'administration sont nommés moitié par le Roi et moitié par l'assemblée générale des actionnaires.

Le Comité de surveillance est composé de neuf commissaires, nommés par l'assemblée générale des actionnaires ; chaque province doit être représentée.

La SNCV est soumise au contrôle des pouvoirs publics (Chambre, Roi, ministres, Cour des comptes) tel qu'il est organisé par la loi de 1885,

les statuts et la loi du 10 mars 1954 (et ses modifications) sur le contrôle de certains organismes d'intérêt public.

La forme juridique de la SNCV était inusitée. « *La Société nationale était bien une société anonyme à but industriel, comme on éprouva le besoin de l'inscrire dans les statuts, mais c'était aussi une coopérative de pouvoirs publics, fondée pour accomplir un service public sans esprit de lucre, à durée illimitée, investie d'un monopole de fait, et qui ne pouvait être liquidée que par une loi. C'était donc (en 1884) un type de société inconnu que des historiens des doctrines économiques ont considéré comme une des premières sociétés d'économie mixte.* » (Rapport de 50<sup>ème</sup> anniversaire, 1934, p. 29).

### Une prévision optimiste

Lors de la discussion de la loi, M. De Bruyn déclara :

« *Dans l'année du cinquantenaire des chemins de fer que nous célébrerons au mois d'août prochain, on pourra dire que si cinquante années de prospérité sont dues aux chemins de fer de l'Etat, une seconde période plus brillante encore va s'ouvrir, grâce à l'établissement de ces chemins de fer féconds, qu'on appelle chemins de fer vicinaux ; dans cinquante années, ils auront aussi apporté au pays leur large part de prospérité.* » (Chambre, 9 mai 1884, Ann. p. 1213).

L'avenir a confirmé cette prévision optimiste.

P. Dirickx

