

B. — 10 MARS 1838. — *Lol sur la taxe des barrières.* (Bull. offic., n. v) (1).

Léopold, etc.

Nous avons, de commun accord avec les cham-

bres, décrété, et nous ordonnons ce qui suit :

Art. 1^{er}. La taxe des barrières continuera d'être perçue, à partir du 1^{er} avril 1838, à midi, conformément aux lois du 18 mars 1833 (2).

(1) Présentation à la Chambre des représentants par le ministre des travaux publics. — *Mon.* du 26 février 1838, supplément.

Rapport par M. Dejaegher le 2 mars. — *Mon.* du 7, 2^e Supplément. — Discussion le 8 mars; adoption dans cette séance à l'unanimité des 66 membres présents. — *Mon.* du 9 mars.

Rapport au sénat par M. le vicomte Dejonghe, le 10 mars. — Adoption à l'unanimité des 26 membres présents. — *Mon.* du 11.

— *Voyez* 6 mars 1831. — 8 mars 1832. — 18 mars 1833. — 12 mars 1834. — 18 mars 1835. — 23 mars 1836. — 6 mars 1837.

(2) Pour justifier le maintien de la taxe des barrières, le ministre dans son exposé des motifs, rappelait en ces termes l'influence qu'elle exerce sur la facilité et la bonté des communications, et l'histoire de cette redevance :

« PREMIÈRE PÉRIODE. Lorsque les Pays-Bas autrichiens ont été conquis par la France, les communications, tant par terre que par eau, étaient déjà, dans la plupart des provinces, très-remarquables et très-multipliées: ces communications étaient dues presque toutes au système de construction par octroi de péages, qui n'est autre chose que la taxe des barrières. Ce serait un curieux document que le tableau de nos communications en 1795; les réclamations faites par plusieurs villes pour revendiquer des routes réunies au domaine de l'État, à la suite de la conquête française, ont amené mon prédécesseur à recueillir un grand nombre de matériaux. Le travail qui a été fait par ses soins démontre que c'est au système de péages, appliqué aux routes, que la Belgique est redevable de la majeure partie de ces voies de communications; que, dès 1639, le système de concession de péages, à charge d'entretien, y était connu et généralement en pratique.

» Un octroi du 11 février 1639 a autorisé la ville d'Anvers à construire, moyennant la concession des péages à y percevoir, la chaussée d'Anvers à Merxem. Un autre octroi, du 18 septembre 1649, a autorisé la même ville à construire, aux mêmes conditions, la chaussée d'Anvers à Contich. Les octrois du même genre accordés dans le cours du XVIII^e siècle, soit à des villes, soit à des particuliers, sont en très-grand nombre. D'anciennes ordonnances, et notamment une ordonnance du 9 avril 1766, prouvent qu'à cette époque la taxe des barrières se percevait sur les routes de l'État.

» Ces actes démontrent que, sauf une interruption de quelques années dont nous aurons occasion de parler, la taxe des barrières se perçoit, en Belgique, depuis deux siècles.

» Un fait non moins important, c'est que le système de concession de péages a été introduit en Angleterre postérieurement à l'époque de son application en Belgique, puisque l'acte du parlement anglais qui autorise l'établissement des premières barrières, date de 1662.

» Ainsi, l'Angleterre peut-être considérée comme ayant suivi l'exemple de la Belgique. L'Angleterre, en nous imitant, a pleinement justifié le système; ses routes sont entretenues avec un soin tout particulier; généralement on les cite comme des modèles.

» DEUXIÈME PÉRIODE. — Il paraît qu'à la suite de la conquête des provinces belges, le gouvernement français, tout en réunissant au domaine de l'État les routes construites par octroi, y laissa subsister les péages; cet état d'inégalité ne pouvait se perpétuer; il fallait ou abolir les péages dans les départements belges, ou étendre ce système à la France entière. C'est au moyen de la corvée qu'on avait construit et entretenu les routes en France; la corvée étant abolie, on avait été obligé, à défaut d'un fonds spécial provenant de péages, de mettre les frais d'entretien des routes à la charge de l'État. On résolut en 1797 de suivre l'exemple des provinces conquises, et, par un message du 26 germinal an IV, le directoire exécutif proposa au conseil des cinq-cents d'établir une taxe des barrières sur toutes les routes de la république; après avoir décrit l'état de la dégradation des routes et indiqué plusieurs moyens, le directoire s'exprimait en ces termes: « Parmi les moyens auxquels on peut recourir, il en est un pleinement justifié par ses succès dans plusieurs des États les plus florissants de l'Europe, c'est l'établissement de bureaux où l'on fait payer une taxe pour le passage des voitures, ainsi que des bêtes de somme, en raison du fardeau qu'elles transportent et des distances, et l'application de ce produit à l'entretien des routes, quelquefois même au remboursement des dépenses de premier établissement. Depuis plus de dix ans, cette idée a été proposée pour la France par des hommes de l'art, également versés dans l'administration, et ils ont tous fini par se convaincre des précieux avantages qui devaient en résulter... D'un autre côté, n'avons-nous pas, pour ainsi dire, sous les yeux les bons effets de ce régime sur une petite partie de notre territoire, la ci-devant Belgique? Faudra-t-il détruire cette excellente méthode pour assurer l'uniformité avec les autres départements de la république? ou plutôt ceux-ci n'ont-ils pas le droit de réclamer les ressources d'une institution dont une longue pratique a si bien démontré les avantages. »

» La proposition du directoire exécutif, adoptée par le conseil des cinq-cents le 30 frimaire an IV, fut, une première fois, rejetée par le conseil des anciens, le 6 germinal an V, et adoptée plus tard par le même conseil; la taxe des barrières fut définitivement consacrée en principe par la loi du 24 fructidor an V, réglée par la loi du 9 vendémiaire an VI et celle du 3 nivôse an VI. Ce n'est donc que dans le cours de l'an VI que la taxe a commencé à être perçue; elle a continué à l'être au milieu d'une foule d'abus, jusqu'au mois d'avril 1806, où elle a été définitivement abolie et

(Bulletin officiel, nos 262, 263 et 264) et à la loi du 12 mars 1834 (Bulletin officiel, no 205).

remplacé par une taxe sur le sel à l'extraction des marais salins, taxe qui, toutefois, ne fut jamais constituée en fonds spécial au budget.

» L'abolition de la taxe des barrières, est aujourd'hui, en France, l'objet des regrets des esprits les plus éminents....

» TROISIÈME PÉRIODE. — Un arrêté du 19 mars 1814 des commissaires généraux des puissances alliées, rétablit, à dater du 1^{er} avril suivant, la taxe des barrières — Cet arrêté est motivé sur la nécessité d'assurer l'entretien des routes, mais il n'y est pas dit d'une manière formelle que la totalité du produit de la taxe y sera affecté.

» Un arrêté du 16 mai 1814 déclara que le produit de la taxe constituerait un fonds spécial, affecté à l'entretien des routes.

» Un arrêté du prince souverain (Guillaume d'Orange-Nassau), du 13 février 1815, maintient la taxe des barrières, telle qu'elle avait été établie par l'arrêté du 19 mars 1814, mais sans faire mention de celui du 16 mai suivant, relatif à la création d'un fonds spécial.

» Cette destination fut indiquée par l'art. 225 de la loi fondamentale de 1815, portant que les droits payés aux barrières, ponts et écluses, sont affectés à l'entretien et à l'amélioration des chaussées, ponts, canaux et rivières navigables; que l'excédant, s'il y en a, demeure réservé pour les dépenses de même nature, dans la même province, à la seule exception des droits perçus sur les grandes communications du royaume, dont l'excédant peut être employé aux mêmes fins, là où le roi l'ordonne. — En vertu de ces dispositions, le gouvernement des Pays-Bas continua à percevoir la taxe des barrières, mais toutes les opérations relatives à l'emploi de son produit ne sont pas connues; le gouvernement accordait des fonds selon qu'il le jugeait convenable pour l'entretien des routes de 1^{re} et 2^e classe, et il disposait de l'excédant avec toute la latitude que lui donnait l'article 225 de la loi fondamentale, en vertu duquel il pouvait affecter aux grandes communications de la Hollande le produit des routes de la Belgique. — Bientôt le gouvernement imposa aux provinces la charge de l'entretien des routes de 2^e classe, se bornant à leur allouer des subsides qui étaient loin de suffire aux frais de cet entretien.

» Enfin les routes de 1^{re} classe furent remises au syndicat d'amortissement qui en perçut les revenus et pourvut à leur entretien. »

— « Dans le système actuel, on demande aux routes une certaine somme annuellement disponible pour constructions nouvelles. Cette demande est-elle injuste? Nous n'hésitons point à répondre négativement; cet excédant représente une bien faible partie de l'intérêt des capitaux d'établissement.

» Les routes de l'État offraient, en 1837, une étendue de 2,920,000 mètres, ou 584 lieues de 5,000 mètres. On peut moyennement supposer que la lieue de route à coûté en frais de construction 150,000 fr.

» 584 lieues de route représentent donc un capital de 87,600,000 fr.

» Soit, quatre-vingts millions, dont l'intérêt à 5 p. c. nécessiterait par an un revenu de quatre millions.

» On exige du chemin de fer qu'il se paye par lui-même, c'est-à-dire qu'il couvre non-seulement ses frais d'entretien et d'exploitation, mais l'intérêt des capitaux d'établissement; on est beaucoup moins exigeant envers les routes ordinaires. Notre but, en faisant ces observations, n'est pas de demander une augmentation de la taxe des barrières; ce serait méconnaître nos intentions; nous voulons seulement établir la légitimité de ce péage. »

« Il ne sera pas inutile d'indiquer ici la proportion qui existe entre les grandes routes de l'Angleterre, de la France et de la Belgique.

	POPULATION.	SURFACE	
		EN	LIEUX
		LIEUX CARRÉS.	DE ROUTES.
Angleterre. . .	14,000,000	7,580	8,000
France.	34,000,000	26,700	8,700
Belgique. . . .	4,000,000	1,400	720

» Ainsi l'Angleterre a à peu près 1 lieue de route par lieue carrée et par 1,750 habitants;

» La France, une lieue de route par 3 lieues carrées et par 3,700 habitants;

» La Belgique, 1 lieue de route par 2 lieues carrées et par 5,550 habitants.

» En prenant la surface pour base, la Belgique a la moitié moins de routes que l'Angleterre, et la France n'a que le tiers des routes de l'Angleterre.

» En fondant ce calcul sur la population, l'on trouve que la France a la moitié moins de routes que l'Angleterre, et que la Belgique n'en possède que le tiers.

» Ce résultat démontre combien il reste encore à faire dans notre pays, pour le placer, sous le rapport des routes, dans la situation où se trouvait l'Angleterre en 1814; et cependant on n'a pas cessé depuis de perfectionner et d'étendre les communications de ce pays. »

— « Voyons maintenant quelles seraient, pour la Belgique, les conséquences de la suppression de la taxe des barrières :

» Abolition de l'impôt le plus juste, le plus rationnel, puisqu'il se perçoit pour l'entretien et l'amélioration de la chose dont celui qui paye l'impôt fait usage et que par là il détériore;

» Impossibilité de maintenir le système de concession qui fait la prospérité de l'Angleterre, auquel la Belgique doit déjà un certain nombre de ses routes, et qui est appelé à contribuer puissamment au perfectionnement de ses communications; car il serait impossible aux routes concédées ou à péages de soutenir la concurrence avec les routes que l'on parcourerait gratuitement;

» Nécessité de créer de véritables impôts pour remplacer le péage des barrières, et assurer la conservation et le perfectionnement de nos routes;

» Inconvénients graves, résultant de la suppression d'un fonds spécial aux routes, suppression dont les pernicious effets en France sont signalés,

Art. 2. Le droit de barrière sera perçu aux endroits déterminés par le tableau joint à la présente loi (1).

Art. 3. L'emplacement des barrières sur les routes nouvelles, ainsi que les changements qui deviendraient nécessaires au tableau ci-annexé,

sera réglé par le gouvernement, d'après les principes suivants :

Il ne pourra y avoir plus d'une barrière à raison d'une distance de 5,000 mètres.

Toutefois, le poteau pourra être placé dans l'espace des 500 mètres en deçà et au delà du

par les hommes qui ont fait une étude spéciale du système de communications, comme la principale et peut-être l'unique cause du mauvais état des routes de ce pays ;

» Ralentissement et peut-être cessation des travaux de construction de routes neuves, car chaque communication nouvelle, devant être entretenue sans rien produire, viendrait aggraver les charges générales ;

» Nécessité pour les provinces et les communes de renoncer à la construction de routes provinciales et communales ; car, ou des barrières seraient établies sur ces routes, et alors il en serait comme des routes concédées, elles ne pourraient soutenir la concurrence avec les routes libres de l'État ; ou l'on renoncerait à y placer des barrières, et alors la province ou la commune aurait à supporter la charge des réparations et de l'entretien, sans rien percevoir.

» Nécessité, si l'on veut être équitable envers tous, de supprimer les péages sur les voies de navigation et même sur les chemins de fer, si un jour le gouvernement renonçait, en faveur de l'industrie particulière, au transport des voyageurs et des marchandises ; car, pourquoi devrait-on payer pour parcourir un chemin de fer, pour naviguer sur une rivière ou un canal, tandis que la circulation sur les routes ordinaires serait gratuite ?

» Il m'importe surtout d'insister sur la corrélation qui existe entre la loi des barrières et le système des concessions : la taxe des barrières, c'est le système des concessions appliqué à l'État ; le système des concessions, c'est la taxe des barrières, avec ou sans augmentation, appliquée aux particuliers. C'est dans le Hainaut que la loi des barrières a soulevé le plus de réclamations, et cependant c'est dans cette province que le système des concessions a reçu le plus de développements.»

(1) « Le tableau, a dit le ministre des travaux publics, dans son exposé de motifs, a été soumis à la révision la plus minutieuse ; les changements sont peu nombreux et consistent :

» En corrections typographiques.

» En modifications aux barrières déjà existantes.

» En dispositions additionnelles pour les barrières nouvelles.

» Pour quelques provinces, on avait compris au tableau les routes concédées, mention inutile en général, dangereuse quelquefois ; inutile, en ce que l'art. 3 de la première des lois du 18 mars 1853 porte : La taxe des barrières établie sur des routes en vertu d'actes de concession sera perçue conformément à ces actes. Les dispositions de la loi spéciale réglant le mode de perception et celles de la loi sur le cahier des charges sont applicables à cette taxe, sauf les modifications résultant desdits actes de concessions ; dangereuse, en ce que des

concessionnaires, se prévalant de la mention faite au tableau des barrières, ont prétendu percevoir les péages avant l'achèvement des routes et sans l'autorisation requise par l'art. 4 de la seconde des lois du 6 mars 1853.

» Il y avait d'ailleurs, par la mention de quelques-unes des routes concédées et l'omission des autres, défaut d'uniformité dans le tableau.

» Il est convenable que, dans chaque province, la liste des routes concédées et des droits de péages soit annuellement publiée par la voie du *Mémorial administratif*, à une époque fixe, par exemple dans le 1^{er} numéro de janvier ; je me propose de recommander cette mesure aux autorités provinciales.

» Les différences entre le tableau de cette année et celui de l'année dernière (*Pasinomie*, p. 49) sont les suivantes :

- 2 nouvelles barrières de l'État sur la route de Diest à Beringen.
- 1 pour mémoire, à Campenhout, route provinciale de Bruxelles à Tamise ; cette barrière figurant déjà sur la route de Malines à Namur, où elle perçoit dans 4 directions.
- 4 nouvelles barrières sur la route provinciale de Nivelles à Hal.
- 3 nouvelles barrières sur la route provinciale de Bruxelles à Tamise, dont 1 p. mém., qui figure déjà sur la route de Vilvorde à Alost.
- 1 nouvelle barrière de l'État par suite de l'achèvement d'une partie de la route de Bruxelles à Audenarde.
- 1 nouvelle barrière provinciale par suite de l'achèvement de la route d'Alost à Audenarde.
- 4 nouvelles barrières provinciales qui seront placées au fur et à mesure de l'achèvement de la route de Gand à Hundelgem.
- 1 nouvelle barrière de l'État à Ellezelles (route de Lessines à Renaix), par suite de l'achèvement de cette route jusqu'à Ellezelles.
- 3 nouvelles barrières de l'État sur la route de Louvain à Hasselt.
- 1 nouvelle barrière de l'État sur la route de Diest à Beringen.
- 7 nouvelles barrières sur la route prov. de Ruromonde à Venloo.
- 1 nouvelle barrière de l'État sur la route de Terwagne à Marche.
- 11 nouvelles barrières sur la route provinciale de Virton à Mersch, par suite de l'achèvement de cette route.
- 3 nouvelles barrières de l'État sur la route de Terwagne à Marche, par suite de l'achèvement de cette route.
- 2 nouvelles barrières provinciales, par suite de la construction de la route de Rouillon à Somet. — Exposé de motifs.

point que la distance des 5,000 mètres déterminerait rigoureusement (1).

Art. 4. La durée des baux ne pourra excéder trois années (2).

(1) Cette disposition a été ainsi justifiée par le ministre des travaux publics : « Les lois votées annuellement ne renfermaient pas de principe général sur la distance à raison de laquelle les barrières sont placées ; disposition qui eût été inutile, puisque le législateur, en annexant le tableau des barrières à l'une de ces lois, se réservait de régler lui-même l'emplacement.

» Un principe avait néanmoins présidé à la rédaction du tableau : c'est qu'il ne peut y avoir plus d'une barrière à raison de 5,000 mètres et qu'il doit être laissé à l'administration une certaine latitude pour placer le poteau dans l'espace en deçà ou au delà du point mathématiquement assigné par cette distance.

» Ce principe a reçu une application équitable dans l'intérêt du public, à tel point que, sur l'ensemble, il y a perte pour l'État ou les provinces, c'est ce qui résulte de la comparaison entre le nombre de barrières et le nombre de lieues de route de 5,000 mètres, pour 1837, par exemple...

» Les lois du 18 mars 1835 étant renouvelées d'une manière indéfinie, à moins de recourir sans cesse à la législation, il est indispensable que le gouvernement soit autorisé à y faire les modifications et les additions que nécessite l'ouverture de nouvelles routes ; il devient donc nécessaire d'exprimer le principe suivant lequel ces dispositions pourront être prises.

» Il est à désirer qu'avant chaque mise en adjudication, et au moins un mois à l'avance, le tableau des barrières puisse être publié dans chaque province, avec l'indication des changements : publication qui serait pour le public une garantie plus efficace que le renouvellement annuel de la loi votée et sanctionnée presque la veille des adjudications. — Exposé de motifs.

(2) L'utilité de cette faculté a été établie par le ministre des travaux publics, en ces termes :

» Avant la révolution, les barrières étaient adjugées pour trois années, avec une faculté réciproque de résiliation, stipulée en ces termes par l'article 5 du cahier des charges approuvé par arrêté royal : « Le gouvernement se réserve le droit de résilier le bail à la fin de chaque année de ferme ; les fermiers ont la même faculté ; cette résiliation devra se faire de part et d'autre par écrit, quatre mois avant l'expiration de chaque année de bail. »

» Le dernier bail adjugé en 1828 est venu à expirer au 1^{er} mars 1831.

» Le congrès, par le cahier des charges formant le troisième décret du 6 mars 1831, crut ne devoir admettre le bail que pour une année ; cette résolution, conforme à la proposition du gouvernement, était due non à des motifs constitutionnels, mais à des motifs politiques.....

» La législation, appelée depuis 1832 à proroger ou à renouveler les lois de principe, n'a autorisé que des baux annuels ; en 1835, elle a formellement refusé d'admettre des baux de trois années avec une faculté de résiliation.....

» Déjà la commission de la chambre, dans son rapport du 25 février 1834, avait exposé les avan-

tages qu'offrirait les baux de plus d'une année ; ces avantages sont incontestables ; au lieu de se reproduire chaque année, les frais d'adjudication se répartiraient sur plusieurs : économie qui ne pourrait qu'agir favorablement sur les offres des adjudicataires. L'article 4 du cahier des charges exige que l'adjudicataire paye 5 p. c. du prix du bail pour couvrir les frais du timbre, d'enregistrement et d'adjudication, c'est-à-dire les frais d'impression, de voyage et de séjour ; frais plus considérables que ceux de timbre et d'enregistrement, et qui ne sont d'aucun profit pour le trésor ; il exige en outre un cautionnement en immeubles constitué par acte authentique ; si le bail était de trois ans, il suffirait de remplir une fois ces formalités, de payer une fois 5 p. c. du prix sur des baux dont le montant s'élevera bientôt à 2,500,000 fr. 5 p. c. produisent 125,000 pour un an, ou 375,000 pour trois ans, c'est-à-dire environ 1/6 du montant annuel ; il est évident que si l'adjudicataire avait la perspective de ne payer qu'une seule fois les 5 p. c. pour un bail de trois ans, il augmenterait ses offres dans une certaine proportion.

» Nous avons eu l'occasion de faire remarquer que l'année des baux ne coïncide pas avec l'année financière de l'État, coïncidence qu'il serait facile d'amener et qui simplifierait la comptabilité. Si l'article, tel qu'il est rédigé, était adopté, le gouvernement devrait en user d'abord pour faire des baux de 2 ans et 9 mois ; un bail de 9 mois fait isolément pourrait être très-désavantageux. Le montant des baux serait ainsi connu chaque fois avant le vote des budgets des dépenses et des recettes de l'année, et il pourrait y avoir une concordance parfaite entre le produit et les chiffres de l'un et l'autre budget.

» Il est toutefois à remarquer que la prorogation indéfinie des lois de principe et la durée triennale des baux sont deux choses distinctes, indépendantes l'une de l'autre ; il n'y aurait aucune contradiction à donner aux lois un caractère indéfini, tout en exigeant de l'administration l'adjudication annuelle des baux. » — Exposé de motifs.

Des doutes s'élevèrent dans le sein de la chambre des représentants sur la constitutionnalité de la disposition, la commission les avait prévus et s'était ainsi efforcée de les dissiper : « La principale objection opposée à la demande d'adjudication des barrières pour un terme plus long que celui d'une année, est tirée de l'art. 111 de la constitution, conçu en ces termes :

« Les impôts au profit de l'État sont votés annuellement.

» Les lois qui les établissent n'ont de force que pour un an, si elles ne sont renouvelées. »

» Votre commission s'est d'abord demandé si la taxe des barrières doit être considérée comme un impôt, et à l'unanimité elle a résolu négativement cette question. La taxe des barrières n'est à ses yeux qu'un péage, tel que le définit l'exposé des motifs ; le prix d'une chose ; une indemnité pour l'usure des routes ; l'intérêt des capitaux

La faculté de résilier à des époques ou pour des cas annoncés avant la mise en adjudication, et rappelés dans le procès-verbal d'adjudication, pourra être stipulée en faveur tant du gouvernement que de l'adjudicataire (1).

Ces baux n'engageront l'État que pour les années pour lesquelles la loi annuelle des voies et moyens aura autorisé la continuation de la perception de cette taxe.

L'adjudication se fera soit aux enchères, soit au rabais.

Art. 5. Les subsides offerts par les provinces, les communes et les particuliers, pour construction de routes, et acceptés par le gouvernement, seront, à la suite des arrangements intervenus à cet égard, versés au trésor de l'État et mis à la disposition du ministère des travaux publics par celui des finances (2).

d'établissement et les frais d'administration.

» Fût-elle considérée comme un impôt, elle n'a pas admis que l'article précité de la constitution pût interdire le mode d'adjudication des fermages pour plus d'une année.

» La constitution défend de voter un impôt pour plus d'une année, mais elle ne défend pas de déterminer pour plus d'une année le mode de perception de cet impôt. Si la constitution devait être interprétée dans le sens absolu qu'on lui donne, il ne suffirait pas de reviser chaque année la loi qui nous occupe, mais encore celles sur le personnel, les patentes, le timbre, toutes les lois financières enfin. . . .

» Le contrat, dit-on, une fois passé pour plus d'une année, lierait le gouvernement. Cette objection n'est pas sérieuse : au budget des voies et moyens doit figurer annuellement le chiffre de l'impôt, et de la disposition de la législature sur ce chiffre dépend nécessairement l'exécution du contrat. Que le chiffre soit supprimé ou la taxe modifiée, et le contrat perd, par le fait, sa condition d'existence. — Le vote annuel du chiffre porté au budget des voies et moyens satisfait donc au vœu de la constitution ; la loi qui fixe le taux de la taxe subirait la condition du renouvellement annuel dans la même forme que les lois financières, et, par le droit de résiliation réservé au gouvernement, les intérêts du fonds spécial seraient garantis. » — *Rapport de la section centrale.*

Dans la discussion M. Dejaeger ajouta : « La commission a d'autant moins hésité à envisager la taxe des barrières comme un impôt, qu'elle a considéré qu'il est certaines routes dont la construction est concédée à des particuliers ; que ces routes néanmoins sont soumises à la même taxe des barrières que les routes de l'État, et qu'ainsi, si on pouvait envisager la taxe des barrières comme un impôt, il s'ensuivrait qu'à chaque fois qu'une pareille concession serait accordée, ou frapperait un impôt au profit d'un particulier. La même chose arriverait, lorsque des routes auraient été construites aux dépens des communes ; chaque fois qu'une route serait construite par une commune, et qu'un péage serait autorisé, ce serait un impôt qui serait frappé, non pas au profit de l'État, comme tous les impôts doivent l'être, mais qui serait frappé au profit d'une commune. » — *Monit.* du 9 mars.

Le ministre des travaux publics raisonnant dans la supposition qu'il s'agissait ici d'un impôt, finissait par cette observation. « Aux honorables orateurs qui, considérant la taxe des barrières comme un impôt, soutiennent qu'elle doit être votée an-

nuellement en principe, je dirai qu'ils doivent aller plus loin, qu'il faut voter de la même manière toutes les lois financières établissant l'assiette et le mode de perception des impôts ; il faut aller jusque-là, à moins d'être in conséquent. » Cette observation était appuyée par M. H. De Brouckere qui disait : « les lois de principes nous les votons *in perpetuum* ; mais chaque année, dans le vote des budgets nous disons que ces lois sont maintenues en vigueur, et nous portons un chiffre approximatif de l'évaluation des produits.

» Eh bien, pourquoi ne ferions-nous pas, pour les barrières, ce que nous faisons pour l'enregistrement, pour l'impôt foncier et personnel ? Votons une loi de principe sur les barrières ; c'est celle dont nous nous occupons aujourd'hui ; et chaque année nous ferons pour les barrières ce que nous faisons pour les autres ressources du trésor ; nous dirons que la loi est maintenue pendant la durée du budget ou de l'exercice dont nous déterminons les recettes et les dépenses. »

(1) « La clause de résiliation est nécessaire, ditait le ministre des travaux publics dans son exposé de motifs ; dans sept provinces la construction du chemin de fer déplacera sur plusieurs points le mouvement des hommes et des choses, en le diminuant sur les routes parallèles au chemin de fer et en l'augmentant sur les routes qui y aboutissent ; dans toutes les provinces, les nouvelles routes ordinaires en cours d'exécution doivent également influer sur le produit des routes déjà existantes, soit pour l'augmenter, soit pour le diminuer ; la faculté de résilier devient donc une garantie réciproque, mais elle ne porte point atteinte aux avantages que les baux de plus d'une année offrent en général.

» La clause de résiliation satisfait aussi à tous les scrupules constitutionnels ; la disposition, telle qu'elle est rédigée, permet au gouvernement de se réserver la faculté de résilier les baux pour le cas du rejet du budget des voies et moyens, dont l'article premier doit stipuler annuellement le maintien de toutes les lois financières. »

(2) Dans son exposé de motifs le ministre des travaux publics donnait sur cette disposition les explications suivantes :

« Les provinces, les communes, des particuliers même ont offert au gouvernement de concourir, par des subsides, à la construction des routes qui seraient faites, soit par l'État, soit par des concessionnaires ; ces offres sont en ce moment très-nombreuses.

» L'expérience a démontré, depuis 1830, que la répartition de ces subsides, de manière à répondre

La disposition qui précède est applicable aux subsides déjà acceptés et dont le recouvrement reste à faire.

Ces subsides seront renseignés dans les comptes de l'État et portés au budget des recettes et dépenses pour ordre.

Art. 6. La présente loi sera obligatoire le jour de sa promulgation.

Mandons et ordonnons, etc.

Contresigné par le Ministre des Travaux publics,
NOTROMB.

MARCHÉS RÉGULATEURS.	FROMENT.		SEIGLE.	
	Quant. vend.	Prix moyen. Fr. c.	Quant. vend.	Prix moyen. Fr. c.
Arlon,	560	18 50	45	15 60
Anvers,	196	16 45	240	10 66
Bruges,	826	14 20	181	9 91
Bruxelles,	3,375	16 38	264	10 89
Gand,	1,830	15 88	376	9 90
Hasselt,	418	16 40	1,570	11 20
Liège,	"	15 79	"	12 16
Louvain,	2,211	16 73	974	11 15
Namur,	582	15 80	359	10 66
Mons,	1,050	16 52	460	10 04
Totaux. . . .	10,848		4,449	
Prix moyen. . .		16 24		11 52

Annexe au n^o 8. (V. Bull. offic.). Tableau de l'emplacement des barrières dans les neuf provinces, sur les routes de 1^{re} et 2^e classe et provinciales (1).

Nota. Il résulte des prix moyens tirés ci-dessus que, d'après les dispositions de la loi précitée, les droits d'entrée sont fixés comme suit :

Froment, fr. 37-50 les 1,000 kil.
Seigle, fr. 21-50 idem.

9. — 30 JANVIER 1838. — *État dressé par le Ministre de l'Intérieur et des Affaires étrangères, en exécution de l'article 4 de la loi du 31 juillet et de l'arrêté royal du 7 août 1834, et indiquant le prix moyen du Froment et du Seigle pendant la quatrième semaine du mois de janvier 1838.* (Bull. offic., n. v.)

10. — 31 JANVIER 1838. — *Arrêté réglementaire sur les voitures des messageries en coincidence directe avec les convois du chemin de fer.* (Bull. offic., n. vi.)

Léopold, etc., Vu le règlement du 24 novembre 1829, sur le service des moyens publics de transport par terre (Journal officiel, n^o 73);

sus intentions de ceux qui les fournissent, n'était pas sans difficulté.

» L'entrepreneur des travaux, quand la route est faite par l'État, le concessionnaire, quand elle est donnée en concession, ne contracte qu'avec le gouvernement; les termes venant à échoir, le gouvernement est en général obligé, sauf son recours contre les provinces, les communes ou les particuliers, d'acquitter aux entrepreneurs ou aux concessionnaires les sommes qui leur sont dues. L'État fait ainsi des avances sur le fonds spécial des barrières; et, lorsque le subside lui est payé, c'est un véritable remboursement qui lui est fait. D'une part, il est évident que la somme remboursée ne peut être acquise au trésor, comme revenu général de l'État, elle revient au fonds spécial des barrières; d'autre part, ce remboursement ne peut être fait au ministère des travaux publics directement; il faut qu'il le soit au ministère des finances, mais avec obligation d'en tenir compte à celui des travaux publics.

» L'art. 5, rédigé de concert avec M. le ministre des finances, est destiné à régulariser cette situation.....

» Il sera tenu un compte spécial de ces subsides; d'époque en époque, il pourra être communiqué aux chambres, et publié. »

Répondant à une demande d'explication de M. Dumortier, le ministre des travaux publics a dit ici : « Les subsides dont il s'agit seront employés dans les limites des arrangements qui interviendront entre le ministre des travaux publics et ceux qui offriront des subsides; mais il est impossible qu'on dise aujourd'hui quels seront les subsides qui seront offerts d'ici au 1^{er} janvier 1839. Du reste, ainsi que je l'ai déjà fait observer, ces fonds seront renseignés dans les comptes de l'État. »

(1) Dans son exposé de motifs sur la loi du 10 mars 1838 sur la taxe des barrières, le ministre des travaux publics a indiqué les différences principales entre le tableau de 1838 et celui de l'année précédente. — Voir ici la note (1) de la page 22, janvier 1838, et volume de 1837, page 49, où se trouve le tableau pour cette dernière année.