

Art. 5. Les §§ 5 et 6 de la loi du 4 décembre 1842, qui autorise le gouvernement à conclure une convention avec la ville de Bruxelles, sont abrogés (1).

Promulguons la présente loi, ordonnons qu'elle soit revêtue du sceau de l'État et publiée par la voie du *Moniteur* (2).

Contre-signé par le ministre de l'intérieur,
M. ALP. VANDENPEERBOOM.

175. — 30 JUIN 1865. — LOI allouant au ministère de l'intérieur des crédits spéciaux s'élevant ensemble à la somme de 300,000 fr. (3).
(Monit. du 6 août 1865.)

Léopold, etc. Les chambres ont adopté et nous sanctionnons ce qui suit :

Art. 1^{er}. Il est ouvert au ministère de l'intérieur, pour les objets ci-après mentionnés, les crédits spéciaux suivants :

§ 1^{er}. Acquisition d'œuvres d'art anciennes, fr. 200,000.

« Les dispositions du n^o 1, en ce qui concerne les aliénations de gré à gré, les transactions et les partages, sont, ainsi que celles des n^{os} 3 et 4, applicables aux établissements publics existants dans les communes qui ont une administration spéciale. »

« La section centrale, dis-je, a fait un rappel nécessaire pour compléter la loi.

« En effet, il suffira, messieurs, pour vous rendre compte de ces mots, de vous rappeler les principes de la loi communale.

« Aux termes des n^{os} 3 et 4 de l'art. 76, les dons et legs excédant la somme de 3,000 fr., les acquisitions d'immeubles dépassant la même somme sont seuls soumis à l'approbation du gouvernement; l'approbation de la députation suffit si ces actes n'atteignent pas ce chiffre.

« Eh bien, ces dispositions ayant été rendues applicables aux établissements publics existants dans la commune, il fallait, dès que le principe de décentralisation était étendu aux aliénations de gré à gré, aux transactions et aux partages, arriver à une règle uniforme et appliquer le même principe aux établissements publics ayant une existence propre dans la commune. Seulement le projet de loi a substitué le chiffre de 5,000 fr. au chiffre de 3,000 fr. établi par la loi communale.

« Vous le voyez donc, messieurs, ce changement complet et améliore la loi, c'est une lacune que nous avons voulu combler. »

M. TACK, ministre de la justice : « C'est ce que j'ai dit ; c'est la section centrale qui a ajouté la mention du n^o 1^o de l'art. 76. »

M. DELCOUR : « C'est cela ; comme il y avait une disposition nouvelle se rattachant au n^o 1^o, nous avons voulu que cette disposition fût étendue aux établissements ayant une existence propre dans la commune. J'espère que cette explication satisfera l'honorable M. Tack. » (S. du 27 avril 1865. — *Ann. parl.*, p. 818.)

(1) Cet article ne se trouvait pas dans le projet ; il a été adopté sur la proposition de la section centrale. « On s'est demandé, disait le rapport de cette section, si les paragraphes 5 et 6 de la loi du 4 décembre 1842, en vertu desquels les budgets et les comptes

§ 2. Acquisition pour la section ethnologique au musée royal d'antiquités, d'armures et d'armurerie, fr. 100,000.

Art. 2. Ces crédits, montant à la somme de 300,000 fr., seront couverts au moyen des ressources ordinaires.

Promulguons la présente loi, ordonnons qu'elle soit revêtue du sceau de l'État et publiée par la voie du *Moniteur*.

Contre-signé par le ministre de l'intérieur,
M. ALP. VANDENPEERBOOM.

176. — 1^{er} JUIN 1865. — LOI relative aux péages des voies navigables administrées par l'État (4). (Monit. du 7 juillet et rectification, Monit. du 8 juillet 1865.)

Léopold, etc. Les chambres ont adopté et nous sanctionnons ce qui suit :

Art. 1^{er}. Le gouvernement est autorisé à régler les péages des voies navigables administrées par

de la capitale sont approuvés par le gouvernement, avaient encore leur raison d'être. Les uns ont cru que le budget de la capitale avait un caractère tel, que son approbation devait être réservée au gouvernement. Cependant la majorité de la section centrale a pensé que, dans une loi de décentralisation, la capitale devait rentrer dans le régime commun, et elle vous propose d'ajouter au projet de loi l'article suivant : « Les §§ 5 et 6, etc... (Conforme à la loi.)

(2) Voy. ci-après, 2 août 1865, n^o 252, la circulaire du ministre de l'intérieur aux gouverneurs des provinces, sur l'exécution de la présente loi ; 1^{er} août 1865, n^o 246, l'arrêté royal portant réimpression des art. 75, 76, 77 et 81 modifiés, de la loi communale, et 22 août 1865, circulaire ministérielle.

(3) Session de 1864-1865.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

Documents parlementaires. Exposé des motifs et texte du projet de loi. Séance du 6 mai 1865, p. 692. — Rapport. Séance du 8 juin, p. 795.

Annales parlementaires. Discussion et adoption. Séance du 25 juin 1865, p. 1251.

SÉNAT.

Documents parlementaires. Rapport. Séance du 27 juin 1865, p. LXV.

Annales parlementaires. Discussion générale et adoption d'urgence. Séance du 28 juin 1865, p. 480.

(4) Session de 1864-1865.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

Documents parlementaires. Exposé des motifs et texte du projet de loi, ainsi que les annexes. Séance du 18 juin 1865, p. 828-832. — Rapport. Séance du 1^{er} juin 1865, p. 775-776.

Annales parlementaires. Discussion et adoption. Séance du 8 juin 1865, p. 1122-1123.

SÉNAT.

Documents parlementaires. Rapport. Séance du 4 juin 1865, p. LXIII.

Annales parlementaires. Discussion générale. Séance du 15 juin 1865, p. 459. — Discussion de l'article unique et adoption. Séance du 26 juin, p. 462-465.

l'Etat, de manière que le maximum de ces péages, ramené à la tonne kilométrique, n'exécède pas pour cette unité de transport : 1 centime pour les canaux, 3/4 de centime pour les rivières canalisées, et 2/10 de centime pour les rivières.

Art. 2. Il est également autorisé à prendre les mesures nécessaires pour modifier le système actuel de perception des droits de navigation, par la substitution d'un seul droit, basé uniquement sur le chargement, au droit fractionné à raison du chargement, de la capacité du bateau et du retour à vide.

Promulguons la présente loi, ordonnons qu'elle

soit revêtue du sceau de l'Etat et publiée par la voie du *Moniteur*.

Contre-signé par le ministre des travaux publics, M. JULES VANDERSTICHELEN, et par le ministre des finances, M. FRÈRE-ORDAN.

177. — 1^{er} JUILLET 1865. — LOI concernant le tarif des voyageurs et des bagages sur les chemins de fer de l'Etat. (Monit. du 7 juillet 1865.)

Léopold, etc. Les chambres ont adopté et nous sanctionnons ce qui suit :

Article unique. Par dérogation aux lois du

(a) Cette disposition « ne doit avoir pour conséquence que de faire réduire les péages des voies navigables reprises dans le tableau suivant, de la manière qui y est indiquée :

DÉSIGNATION DES VOIES NAVIGABLES.	Réduction par tonne et par kilomètre.		
	de	à	
Canaux. { Plasschendaele à Nieuport.	0,01539	0,01	
	Bruzelles à Charleroi	0,016	0,01
Rivières canalisées. { Petite-Nèthe	0,001	0,0075	
	Sambre	0,012	0,0075
Rivières. { Lys	0,004	0,002	
	Yser	0,00463	0,002
	Demer et Dyle	0,00486	0,002

« Ces réductions seront sans importance pour le canal de Plasschendaele, la Petite-Nèthe, l'Yser, le Demer et la Dyle, dont les produits ne s'élèvent en moyenne qu'à 51,000 fr.

« Il n'en est pas tout à fait de même pour la Lys, sur laquelle il a été perçu, en moyenne, 89,000 fr. pendant les trois dernières années. Mais l'abaissement de tarif, qui est de 50 p. c. pour cette rivière, aura pour effet d'y attirer les transports effectués maintenant par l'Escaut dont le droit n'est que de fr. 0,0012, et il résultera de là, non-seulement pour la Lys, mais encore pour le canal de Bossuyt à Courtrai, des augmentations de produits qui profiteront les unes et les autres au trésor, puisqu'il est obligé d'assurer aux concessionnaires dudit canal un minimum de revenu de 20,000 francs que les recettes actuelles sont loin d'atteindre.

« Quant au canal de Charleroi et à la Sambre, leurs produits moyens, qui s'élèvent respectivement à fr. 946,709 et à fr. 533,542, disent assez la perte que fera subir au Trésor une mesure devant amener la réduction du taux des péages de ces voies navigables, de 37 1/2 p. c. et même de 50 p. c. pour les transports effectués du centre vers Bruxelles, qui sont maintenant soumis à un surtaxe de 1/5, dont le système du maximum de 1 centime par tonne kilométrique entraînera la suppression.

« En somme, suivant les calculs qui ont été faits pour apprécier l'influence que la mesure en question doit exercer sur les droits de péage des voies navigables, ces produits, dont la moyenne des cinq dernières années s'élève à fr. 2,787,988, seraient diminués d'environ 680,000 fr. par l'application des nou-

veaux tarifs à des transports égaux à ceux qui ont été effectués jusqu'à présent. Mais nous avons lieu d'espérer, messieurs, que la réduction des tarifs amènera une augmentation qui aura pour effet d'empêcher que la diminution des produits n'exécède 50,000 fr. » *Exposé des motifs.*

(1) *Annales parlementaires.*

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

Documents parlementaires. Exposé des motifs et texte du projet de loi. Séance du 7 mars 1865, p. 473-475. Rapport. Séance du 11 mai, p. 673-674. *Annales parlementaires.* Discussion et adoption. Séance du 8 juin 1865, p. 1119-1120.

SÉNAT.

Documents parlementaires. Rapport. Séance du 10 juin 1865, p. LXI-LXII.

Annales parlementaires. Discussion générale. Séance du 15 juin 1865, p. 459. — Discussion de l'article unique et adoption. Séance du 26 juin 1865, p. 462-465.

Exposé des motifs.

« Messieurs,

« Le projet de loi que j'ai l'honneur de soumettre à vos délibérations a pour objet d'autoriser le gouvernement à régler, temporairement, par voie administrative, le tarif des voyageurs et des bagages sur le chemin de fer de l'Etat.

« En sollicitant ces pouvoirs, le gouvernement est mû par une seule pensée : Introduire dans ce tarif des réformes successives au moyen d'essais tentés prudemment et d'améliorations graduées de manière, d'une part, à rendre le chemin de fer plus accessible aux populations, d'autre part, à ne point compromettre la situation financière de cette institution.

« Certes, messieurs, s'il était possible d'improviser tout un système de réformes, s'il était possible de se prémunir contre les graves mécomptes financiers qui pourraient être la conséquence de mesures radicales et générales, le gouvernement n'hésiterait pas à soumettre un projet complet à vos délibérations.

« Mais à part quelques essais partiels, tels que les trains de plaisir, les coupons d'aller et de retour, les abonnements, il n'existe de précédent dans aucune grande exploitation.

« Partout le tarif des voyageurs a pour base l'égalité kilométrique, base qui ne semble ni rationnelle, puisqu'elle suppose l'égalité des dépenses kilométriques, ni commerciale, puisqu'elle produit une surélévation de prix qui, aux obstacles naturels que les distances opposent aux déplacements, vient ajouter une sorte d'impôt qui rend le voyage onéreux, si pas inaccessible pour les couches inférieures et mêmes moyennes de la société.

« Les réformes introduites successivement depuis