

acceptation desdites offres ou propositions. »

Promulguons, etc.

(Contre-signée par le ministre de la justice, M. T. DE LANTSHEERE.)

187. — 7 JUILLET 1875. — LOI ouvrant un crédit supplémentaire de 23,650 francs au budget du département de la justice pour l'exercice 1874 (1).
(Monit. du 9 juillet 1875.)

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

Article unique. Le budget du département de la justice pour l'exercice 1874 est augmenté d'une somme de vingt-trois mille six cent cinquante francs (fr. 23,650), laquelle sera répartie comme suit :

CHAPITRE PREMIER.

ADMINISTRATION CENTRALE.

Art. 5. Frais de route et de séjour. fr. 1,150 «

CHAPITRE VIII.

CULTES.

Art. 29. Clergé inférieur du culte catholique. fr. 2,500 «

CHAPITRE IX.

ETABLISSEMENTS DE BIENFAISANCE.

Art. 38. Frais d'entretien et de transport d'indigents dont le domicile de secours est inconnu ou qui sont étrangers au royaume. . . fr. 20,000 «
fr. 23,650 «

Cette somme sera imputée sur les ressources ordinaires de l'exercice 1874.

Promulguons, etc.

(Contre-signée par le ministre de la justice, M. T. DE LANTSHEERE.)

(1) Session de 1874-1875.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

Documents parlementaires. — Exposé des motifs et texte du projet de loi. Séance du 26 mai 1875, p. 204-205. — Rapport. Séance du 3 juin, p. 212.

Annales parlementaires. — Discussion et adoption. Séance du 8 juin 1875, p. 1008-1009.

SÉNAT.

Documents parlementaires. — Rapport. Séance du 29 juin 1875, p. 25.

188. — 8 JUILLET 1875. — Conseil des prud'hommes d'Audenarde. — Modification de la composition du conseil.
(Monit. du 10 juillet 1875.)

Léopold II, etc. Vu la loi du 7 février 1859, organique des conseils de prud'hommes ;

Vu la loi du 31 mai 1859, instituant un conseil de prud'hommes à Audenarde ;

Revu les arrêtés royaux du 30 septembre 1859, du 14 août 1866 et du 24 août 1872, qui ont déterminé les catégories d'industries dont les représentants siégeront au sein dudit conseil ;

Considérant qu'il y a lieu de modifier le cadre tracé par les arrêtés royaux précités, de manière à substituer l'industrie des brasseurs à celle des tanneurs ;

Vu la délibération du 12 mai 1875 du conseil des prud'hommes d'Audenarde et les avis respectivement émis par le conseil communal et la chambre de commerce de cette ville, ainsi que par la députation permanente du conseil provincial de la Flandre orientale, sous les dates des 18 mai, 11 et 19 juin 1875 ;

Sur la proposition de notre ministre de l'intérieur,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Art. 1^{er}. L'article 2, n° 4, de l'arrêté du 30 septembre 1859 est modifié comme suit :

« 4° Deux membres, dont un chef d'industrie et un ouvrier, parmi les brasseurs. »

Art. 2. Notre ministre de l'intérieur (M. DELCOUR) est chargé de l'exécution du présent arrêté.

189. — 9 JUILLET 1875. — LOI sur les tramways (2). (Monit. du 11 juillet 1875.)

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

Art. 1^{er}. Les tramways sont concédés :
A. Par les conseils communaux, lors-

Annales parlementaires. — Discussion et adoption. Séance du 30 juin 1875, p. 194.

(2) Session de 1874-1875.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

Documents parlementaires. — Exposé des motifs et texte du projet de loi. Séance du 21 avril 1875, p. 176-181. — Rapport sur le chapitre 1^{er} relatif aux tramways. Séance du 22 juin, p. 238.

Annales parlementaires. — Discussion. Séances des 25 juin 1875, p. 1089-1100 ; 29 juin, p. 1101-

qu'ils ne s'étendent pas sur le territoire de plus d'une commune et qu'ils sont établis exclusivement sur la voirie communale ou

principalement sur cette voirie et accessoirement sur les routes de l'Etat et de la province;

1113; 30 juin, p. 1114-1128; 1^{er} juillet, p. 1129-1141, et 2 juillet, p. 1142-1151.—Adoption. Séance du 2 juillet, p. 1151-1152.

SÉNAT.

Documents parlementaires. — Rapport. Séance du 3 juillet 1875, p. 27.

Annales parlementaires. — Discussion et adoption. Séance du 3 juillet 1875, p. 214-215.

Exposé des motifs.

Messieurs,

Le réseau des chemins de fer belges est, proportionnellement à l'étendue de notre territoire, le plus complet qui existe. Dès aujourd'hui, 3,451 kilomètres sont exploités, soit par l'Etat, soit par diverses compagnies, et les lignes en construction ou concédées atteignent ensemble un développement d'environ 1,400 kilomètres.

Ce prodigieux travail, œuvre de quarante années à peine, doit cependant encore, à certains égards, être étendu et complété. — Sans parler des lignes de chemins fer qu'un avenir plus ou moins rapproché verra créer encore, 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.

Déjà nombreux dans les grandes villes, où ils ont profondément modifié les conditions de circulation et de distances, ils sont également appelés à rendre des services importants aux populations rurales.

Il faut, d'autre part, que l'industrie puisse raccorder dans de meilleures conditions ses établissements aux chemins de fer. La facilité et le bon marché des transports deviennent de plus en plus l'un des éléments essentiels de la prospérité industrielle.

Le projet de loi que nous avons l'honneur de présenter aux Chambres a pour objet de régler ces deux points. Le chapitre 1^{er} concerne les tramways à établir sur la voirie ordinaire, le chapitre II les raccordements industriels (a).

CHAPITRE 1^{er}.

I. — Faut-il assimiler les tramways, quant à leur nature, aux chemins de fer ordinaires? Les péages à la perception desquels ils donnent lieu ont-ils le même caractère et partant doit-on leur faire application de la loi du 10 mai 1862?

Ces questions ont donné lieu, dès le principe, à des divergences d'opinion qui n'ont point cessé.

C'est en 1854 qu'il fut question, pour la première fois, en Belgique, de l'établissement d'un tramway. Une décision du conseil communal de Bruxelles, en date du 14 novembre 1854, et un arrêté royal du 28 juin 1856 accorderont au sieur Loubat l'autorisation de placer des voies ferrées respectivement dans la rue de Laeken entre la place du Samedi et le débouché de la rue du Pont-Neuf et sur la route

de l'Etat de Bruxelles à Anvers depuis le débouché de la rue du Pont-Neuf jusqu'au pont dit de Laeken, et d'y organiser un service pour le transport des marchandises. L'autorisation royale fut accordée aux clauses et conditions d'une convention et d'un cahier des charges fixant, entre autres, le taux du péage, mais elle resta sans suite.

En 1869, M. Julien demanda au conseil provincial de la Flandre occidentale la concession d'un chemin de fer routier le long de la chaussée provinciale de Dixmude à Ypres. Il s'agissait d'un service de transport à traction animale.

Peu après, M. Julien demanda à pouvoir remplace les chevaux par une locomobile routière et réclama le privilège d'établir des chemins de fer semblables sur plusieurs autres routes de la même province.

Ces diverses requêtes furent admises par le conseil provincial, la concession étant toutefois limitée à 90 ans, et le chemin de fer devant alors devenir la propriété de la province.

La résolution prise à ce sujet fut l'objet d'un recours du gouverneur et annulée par arrêté royal du 19 décembre 1869. (Voir *Moniteur* du 20.)

« Considérant, y était-il dit, qu'en sollicitant la concession, le demandeur a évidemment entendu établir un service de transports rétribué, ce qui constitue un péage ou y aboutit de toute nécessité; que les concessions de péages ne peuvent être accordées que par la législation; que le conseil provincial a conséquemment posé un acte sortant de ses attributions. »

Dès le 16 novembre 1866, la ville de Bruxelles avait concédé pour le même terme de 90 ans à MM. Nyst et Morel un tramway de la porte de Schaerbeek au bois de la Cambre. Ce tramway, construit seulement quelques années plus tard, empruntait, sur la plus grande partie de son parcours, la grande voirie. Un arrêté ministériel du 16 mai 1867 avait autorisé le placement des rails; la ville ne se pourvut d'aucune autre autorisation.

Le département des travaux publics se demanda, cette fois encore, s'il ne s'agissait pas d'une concession de péages tombant sous l'application de la loi du 10 mai 1862, et il prit à ce sujet l'avis de la ville de Bruxelles et celui du département de l'intérieur.

La ville de Bruxelles prétendit qu'il ne s'agissait nullement de péages et que la concession accordée avait pour objet l'exploitation du transport en commun des personnes; « que cette exploitation, disait-elle, ait lieu par le moyen d'omnibus ordinaires ou d'omnibus marchant sur voie ferrée, la nature de la concession reste la même. »

Le département de l'intérieur émit successivement deux opinions différentes.

Sous la date du 19 mai 1870, il exprimait l'avis que « toute entreprise de chemin de fer donnant lieu à un péage, si courte que soit la voie ferrée, quel que soit le mode de traction, que la concession en soit faite par l'Etat, la province ou la commune, rentre dans le domaine de la loi du 10 mai 1862 relative aux concessions de péages. »

Par dépêche du 11 août 1870, il adoptait l'avis contraire, exprimé par le comité de législation institué auprès du département.

Cet avis, que le comité de législation a eu l'oc-

(a) Le second chapitre du projet n'a pas été compris dans la loi. Voy. le Rapport de la section centrale.

B. Par les députations permanentes des conseils provinciaux, lorsqu'ils s'étendent sur le territoire de plus d'une commune

casion de réitérer depuis à plusieurs reprises, se fondaient notamment sur les considérations suivantes :

Le tramway est établi sur des rues existantes ; il n'apporte aucun changement à la direction, à la largeur et à la destination de ces rues et ne constitue qu'un nouveau mode de locomotion. La loi du 10 mai 1862 ne s'applique qu'à des routes, canaux, ponts, chemins de fer et généralement à des ouvrages qui exigent une expropriation pour cause d'utilité publique et qui, une fois construits, deviennent la propriété de l'Etat, d'une province ou d'une commune.

Dans les cas qui tombent sous l'application de cette loi, les péages sont le prix des travaux que l'entrepreneur s'oblige à faire, le prix de la propriété qu'il crée au profit de l'Etat, de la province ou de la commune. Pour les tramways, au contraire, les péages ne sont que le prix d'un louage ; l'entrepreneur fait payer l'usage de voitures dont il reste propriétaire et « si, dans le prix de la place, il entre quelque chose à cause des rails qui servent à la locomotion, ce n'est là qu'un accessoire insignifiant qui ne peut caractériser l'entreprise. »

Cette manière de voir souleva de sérieuses objections. L'expropriation, disait-on, est presque toujours un moyen nécessaire pour arriver à l'exécution des travaux qui font l'objet d'une concession de péages, mais elle n'en constitue ni l'essence ni le signe caractéristique. Rien n'empêche d'établir un chemin de fer dans le fond d'un canal ou d'une route abandonnée. De même on peut canaliser une rivière. Et dans l'un comme dans l'autre cas, l'applicabilité de la loi de 1862 n'est douteuse pour personne. Quant aux péages, ajoutait-on, l'analogie est complète. Pour le chemin de fer ordinaire comme pour le tramway, ils ont un caractère complexe : prix des transports et remboursement des travaux établis par le concessionnaire et dont il ne lui est pas autrement tenu compte. Dans l'un comme dans l'autre cas, le matériel de transport demeure la propriété du concessionnaire, tandis qu'il n'a aucun droit à la propriété de la ligne en elle-même.

Dans ce conflit d'opinions opposées, le département des travaux publics adhéra à celle du comité consultatif. Et il parut admis qu'au moins en ce qui concerne les chemins de fer sur lesquels la traction s'opère exclusivement à l'aide de chevaux, l'action de l'autorité communale est libre et sans entrave.

Il s'ensuivit que la plupart de nos villes principales concédèrent successivement et à des conditions qui variaient considérablement, des services de tramways dans les limites de leur territoire.

Cependant, ce nouveau mode de locomotion, devenu rapidement populaire et presque indispensable, est appelé à des développements bien autrement considérables, et le gouvernement croit nécessaire de le régler législativement.

II. — Même en admettant l'opinion de ceux qui considèrent les tramways comme ne tombant pas sous l'application de la loi de 1862 sur les concessions de péages, la situation actuelle prête à de sérieuses critiques.

On a prétendu que les concessions de tramways

dans la même province et qu'ils sont établis exclusivement ou principalement sur la voirie communale ;

n'étaient réglées que par l'arrêté royal du 24 novembre 1829 sur les transports en commun.

Or, aux termes de l'article 1^{er} de cet arrêté, nul ne peut établir de voitures à l'effet de transporter des voyageurs d'un point à un autre, à des époques fixes et déterminées, sans avoir obtenu une concession ; l'article 5 dispose que ces concessions sont délivrées de la part du roi, et l'article 9 réserve au roi la faculté de retirer même dans des cas imprévus les concessions accordées par l'administration.

Ces dispositions sont exclusives de la compétence absolue que s'est attribuée l'autorité communale. Tout comme la loi de 1862, elles exigeraient l'intervention de l'autorité supérieure.

Mais l'application de l'arrêté de 1829 donnerait lieu à d'autres difficultés. Ses dispositions, conçues en vue de services de messageries ordinaires, ne conviennent point à un mode de locomotion différent à bien des égards. Le demandeur en concession ne doit indiquer que ses nom, prénoms et domicile, la description exacte du service, l'espèce et le nombre de voitures, le nombre des places, celui des chevaux, les relais, les heures de départ et d'arrivée, le tarif et le montant du cautionnement.

Les éléments essentiels de l'instruction d'une demande en concession de chemins de fer américains sont évidemment tout différents. Elle doit porter avant tout sur le plan des localités et le tracé à suivre. Il faut des nivellements en long et des profils en travers. L'administration et le public intéressés doivent connaître la largeur de la voie publique sur tous les points du parcours, la distance laissée entre le railway et les habitations, le mode de pose des rails, leur forme et leur force, les croisements et les garages. Il faut une instruction et une enquête analogues à celles exigées pour les chemins de fer ordinaires et même, en l'absence de prescriptions législatives à ce sujet, on ne peut pas avoir procédé autrement.

D'autre part, il n'est pas possible d'admettre que l'autorité communale puisse disposer de la grande voirie et y concéder des droits.

Or, il n'est pas de tramway qui n'emprunte des routes appartenant au domaine de l'Etat. Et comme les concessionnaires n'ont obtenu du gouvernement que l'autorisation toujours et absolument révocable de placer des rails sur la voirie, ils se trouvent dans une situation juridique incertaine et précaire.

La nécessité de la loi proposée résulte déjà de ce qui précède.

Elle n'est pas moins évidente à d'autres points de vue.

Nous avons rappelé que l'avis exprimé par le comité consultatif institué auprès du département de l'intérieur, et auquel le gouvernement a cru devoir se rallier, ne s'applique pas aux chemins de fer routiers sur lesquels la traction se ferait à la vapeur. Ce sont là, disait-il, des chemins de fer ordinaires.

Or, il paraît essentiel que les tramways, quelle que soit leur situation et de quelle nature que soit le moteur à y appliquer, soient régis par des principes et des règles uniformes.

Cela est d'autant plus indispensable que la

C. Par les conseils provinciaux lorsque, sans dépasser les limites de la province, ils sont établis exclusivement sur la voirie

provinciale ou principalement sur cette voirie et accessoirement sur la voirie communale ou sur la grande voirie ;

science s'adonne avec ardeur à la découverte d'un moteur mécanique applicable sans danger à la traction dans les rues les plus fréquentées des grandes villes. Et dans ce siècle ce que la science veut trouver, elle le trouve.

III. — A quelle autorité convient-il d'accorder le droit d'établir ou de concéder les tramways ou les chemins de fer routiers ?

D'accord avec le comité consultatif, le gouvernement propose de distinguer d'après la nature de la voirie sur laquelle le chemin de fer doit être établi.

La concession émanera du roi, du conseil provincial ou du conseil communal selon qu'il s'agira de grande voirie, de voirie provinciale ou de voirie vicinale ou urbaine.

Toutefois, il a paru indispensable d'exiger dans tous les cas l'approbation royale. L'établissement de tramways ne peut être envisagé à un point de vue exclusivement local et le gouvernement aura notamment à veiller à ce qu'à l'aide de concessions isolées et successives, d'habiles spéculateurs ne constituent, en les groupant, de véritables réseaux de voies ferrées à l'aide desquelles ils feraient concurrence aux chemins de fer. Tel en effet ne peut être en aucun cas le rôle des tramways. Ils doivent servir d'affluents au réseau national et mettre en rapport avec lui les localités qui en demeurent éloignées. Mais c'est dans ces limites que doit se restreindre leur action et il ne serait certes pas admissible qu'établis à peu de frais, sur des voies publiques déjà existantes, on prétendit s'en servir pour détourner des transports.

Ce sera encore au roi à concéder les tramways qui empruntent le territoire de plusieurs provinces, et dès qu'un tramway de nature communale aura à traverser le territoire de plus d'une commune, la concession devra émaner de l'autorité provinciale.

La voie, spécialement dans nos villes, change fréquemment de caractère et il ne serait guère possible d'établir un tramway qui ne rencontrât sur son parcours des voies de nature différente. Il convient cependant que la concession de chaque ligne soit unique et émane de la même autorité. C'est par l'élément de la voirie prédominant dans l'ensemble du réseau projeté que se déterminera la compétence.

Toute concession de tramways devra être précédée d'une enquête et elle ne pourra être accordée à des particuliers ou à des sociétés que par voie d'adjudication publique (art. 3), sauf toutefois les cas où il ne s'agirait que du prolongement ou du raccordement de concessions existantes (art. 4).

La durée maxima des concessions sera de cinquante ans (art. 5). Ce terme a paru trop long et, sauf dans des cas exceptionnels, il le serait en effet pour les tramways à établir dans les villes, mais les lignes vicinales, généralement beaucoup moins productives, exigeront des frais de premier établissement élevés et, dans bien des cas, une concession de quelque durée pourra seule déterminer les entrepreneurs. Ce sera à l'administration à user avec discernement et suivant les cas des droits que le projet de loi lui accorde.

Les redevances au paiement desquelles les concessions de tramways peuvent donner lieu reviennent à l'autorité qui concède. C'est la conséquence logique de ses droits sur la voirie, et ce n'est d'ailleurs qu'une juste compensation des dépenses toujours croissantes qu'occasionne l'entretien des voies publiques.

Toutefois, il paraît convenable d'admettre à ce principe certains tempéraments.

D'une part, lorsqu'un tramway comprend des voies de diverse nature, l'exacte division des redevances en proportion des droits des intéressés peut ne pas être toujours la meilleure solution. Ce sera dans chaque cas de l'espèce l'objet d'un règlement constaté dans l'acte de concession.

D'autre part, le gouvernement est, dans tous les cas, autorisé à renoncer aux redevances qui reviendraient au trésor public, moyennant accord avec la province ou la commune au profit de laquelle se ferait cette renonciation au sujet des charges auxquelles donne lieu l'entretien de la voirie. Il convient, en effet, de tenir compte de ce que, depuis ces dernières années, plusieurs de nos villes effectuent des recettes assez importantes du chef de tramways établis en grande partie sur la grande voirie, bien qu'elles n'aient pu conférer à ce sujet aucun droit aux concessionnaires.

Le projet de loi ne régularise pas les titres de ces derniers, mais il permet d'ailleurs de ménager les situations établies et le paragraphe final de l'article 3 facilitera, à cet égard, une entente avec les communes.

C'est, dans le système du projet de loi, une question délicate que de déterminer ce que doit devenir le matériel fixe établi sur la voie publique à l'expiration de la concession.

Les communes et les provinces accorderont moyennant l'approbation royale la concession de lignes qui emprunteront en partie la grande voirie, mais il n'est pas possible d'admettre en principe qu'elles acquièrent pour elles-mêmes un droit indéfini au maintien des voies sur le domaine de l'Etat. D'autre part, on ne peut plus autoriser les concessionnaires à faire enlever les voies, puisqu'il en résulterait dans le service des interruptions absolument inadmissibles.

Il a paru convenable d'abandonner pour chaque cas particulier le règlement de ce point à l'acte de concession (art. 6).

Ce sera aussi cet acte qui déterminera les droits et les obligations du concessionnaire. Le gouvernement aura notamment à y régler la mesure dans laquelle les concessionnaires auront à prêter leur concours aux services de la poste et du télégraphe. On sait que dès aujourd'hui les tramways facilitent et accélèrent la distribution des correspondances télégraphiques, et de nouveaux progrès restent à faire dans ce sens.

Le § 2 détermine encore d'une manière invariable quelques-uns des points essentiels de tout arrêté de concession et il ne fait guère à cet égard que reproduire des dispositions habituelles en matière de chemins de fer ordinaires. Le droit d'imposer le parcours commun moyennant indemnité pourra être particulièrement utile pour certaines lignes vicinales et l'expérience a démontré qu'en matière de concession l'intérêt public s'oppose à

D. Par le gouvernement :

1° Lorsqu'ils sont établis exclusivement ou principalement sur la grande voirie ;

toute constitution de monopole et commande la réserve du droit de rachat.

Le projet de loi abandonne à l'autorité qui concède le droit de faire les règlements de police nécessaires, mais ici encore et à raison de la gravité des intérêts engagés il convient d'exiger l'approbation du gouvernement (art. 7).

L'acte de concession devra déterminer le moteur qui sera appliqué sur le tramway concédé et ce moteur ne pourra être changé par la suite qu'après une nouvelle enquête et de l'autorisation du gouvernement (art. 8). Cette disposition semble n'avoir pas besoin d'être justifiée.

Enfin, l'article 9 étend aux concessions de tramways les dispositions de la loi du 25 février 1869, au sujet de la cession des concessions de chemins de fer.

Le projet de loi ne concerne que l'établissement de voies ferrées sur des routes ou rues déjà existantes. Un tramway pour la construction duquel on prétendrait établir une voie nouvelle tomberait sous l'application de la loi du 10 mai 1862. Ce n'est donc que très exceptionnellement, en vue, par exemple, de rectifier une courbe, d'adoucir une pente ou d'établir quelque dépendance indispensable à l'exploitation que des expropriations pourraient être nécessitées pour l'application de la loi nouvelle. La loi du 27 mai 1870 donne éventuellement au gouvernement les pouvoirs nécessaires.

IV. — Il ne sera pas sans intérêt de donner ici quelques renseignements sur la législation relative aux tramways dans d'autres pays.

Les tramways sont souvent désignés sous le nom de chemins de fer américains. C'est, en effet, aux États-Unis de l'Amérique du Nord que les chemins de fer urbains ont pris naissance et se sont développés bien longtemps avant qu'il fût question d'en établir en Europe.

Dans ce pays, les autorisations de construire et d'exploiter les chemins de fer de l'espèce sont accordées par les législatures particulières de chaque Etat et par le congrès en ce qui concerne le district de Colombie.

Les conditions des concessions ne sont pas partout les mêmes. Les actes du congrès, quant à la Colombie, donnent la nomenclature des rues, avenues et routes où les tramways peuvent être établis ; ils stipulent que ceux-ci seront, en général, placés au milieu des rues ; ils fixent la largeur des voies, la largeur minima et maxima des entrevoies et la largeur minima des voitures. Ils fixent aussi le maximum du péage, la durée du service et l'intervalle maximum entre le départ de deux voitures successives. Ils indiquent le mode de traction, ils soumettent l'exploitation et l'entretien des chemins de fer aux règlements municipaux et ils réservent les droits des compagnies propriétaires de certaines routes.

Ils accordent l'autorisation de louer ou d'acheter les terrains et les bâtiments nécessaires à l'établissement des salles d'attente, d'écuries et de remises.

Enfin, ces actes stipulent qu'en tout temps les autorisations qu'ils concèdent peuvent être modifiées, amendées ou révoquées.

En Angleterre, la construction et l'exploitation

2° Lorsque, quelle que soit la nature de la voirie, ils s'étendent sur le territoire de plus d'une province.

des tramways sont régies par une loi du 9 août 1870 intitulée : *The tramway act, 1870*.

Cette loi attribue au Board of trade le pouvoir d'autoriser par des ordonnances provisoires la construction de tramways lorsque les entrepreneurs de ces chemins de fer ne sollicitent pas certains droits, tels que l'expropriation forcée.

Lorsqu'ils ont besoin de semblables droits, ils sont tenus de s'adresser directement au parlement.

Pour sortir tous leurs effets, les ordonnances provisoires du Board of trade doivent être confirmées par le parlement.

Pour l'obtention d'une ordonnance provisoire, l'assentiment des deux tiers au moins des administrations locales et des autorités chargées de la gestion des voies publiques à parcourir par le tramway projeté est nécessaire.

La même condition n'est pas absolument requise en cas d'une autorisation demandée directement au parlement. Elle est bien imposée par un règlement de la chambre des communes ; mais comme elle ne résulte pas de la loi, la chambre peut en dispenser les demandeurs.

Les tramways à construire dans les villes en suite d'une ordonnance provisoire du Board of trade doivent être placés autant que possible au milieu des rues et aucun tramway ne peut se trouver dans des conditions telles que, sur une longueur de 30 pieds ou davantage, il laisse un intervalle de moins de 9 pieds 6 pouces entre la bordure du trottoir et le rail le plus rapproché, si un tiers des propriétaires ou des locataires des habitations riveraines s'y opposent.

Les autorités locales peuvent obtenir l'autorisation de construire des tramways dans leurs districts respectifs, mais elles ne sont pas autorisées à y organiser elles-mêmes un service de transport.

La loi de 1870 règle la construction, l'entretien et l'exploitation des tramways établis, soit en vertu d'une ordonnance du Board of trade, soit en vertu d'un acte spécial du parlement.

A moins de stipulations spéciales, la largeur de la voie des tramways doit être celle des chemins de fer ordinaires (1^m, 435) et la traction des véhicules a lieu à l'aide de chevaux.

Aucun tramway ne peut être ouvert au service public avant d'avoir été visité par un officier du Board of trade et reconnu propre à ce service.

Le Board of trade peut ordonner la suppression d'un tramway si le service y reste suspendu pendant trois mois. Il peut aussi, sous certaines conditions, accorder à des tiers l'autorisation d'exploiter un tramway en même temps que le propriétaire de la ligne si le service organisé par celui-ci ne répond pas aux exigences du public.

Les autorités locales peuvent racheter le tramway à l'expiration de la vingt et unième année, puis à l'expiration de chaque période de sept années, le prix étant établi d'après la valeur réelle du chemin de fer, de ses dépendances et de son matériel au moment du rachat. En cas de désaccord, ce prix est fixé par un arbitre nommé par le Board of trade.

En France, il est admis que les chemins de fer à traction de chevaux établis sur les routes nationales et départementales et sur les chemins vic-

Art. 2. Les concessions accordées par les conseils communaux sont soumises à l'avis de la députation permanente du

conseil provincial et à l'approbation du Roi.

Aucune concession n'est accordée par

naux constituent par leur nature des entreprises d'intérêt public et qu'en conséquence la construction et l'exploitation de ces chemins de fer ne peuvent être autorisées que par le pouvoir central.

L'Etat se réserve d'accorder directement à des entrepreneurs la concession de tramways empruntant exclusivement la grande voirie, mais il accorde aux départements et aux villes la concession de tramways à construire sur les voies nationales, départementales et municipales et il leur permet de passer des traités avec des compagnies pour l'établissement et l'exploitation des lignes qui leur sont ainsi concédées. Le gouvernement a arrêté à cet effet un cahier des charges-type.

La durée des concessions est fixée dans chaque cas. Elle est de vingt-neuf ans pour les tramways de la ville du Havre et de quarante ans pour les tramways de Lille et de Versailles. Un réseau de voies ferrées desservies par des chevaux dans Paris et sa banlieue a été concédé en 1873 au département de la Seine jusqu'au 31 mai 1910. Mais, comme toutes les concessions faites sur le domaine public, les concessions de tramways sont toujours révocables sans indemnité, en tout ou en partie, avant le terme fixé pour leur durée.

A l'expiration des concessions, le gouvernement décidera si les voies ferrées seront maintenues, pour faire l'objet de concessions nouvelles, et les villes auront, le cas échéant, à remettre les lieux dans l'état primitif.

Le gouvernement se réserve le droit d'autoriser de nouvelles entreprises de transport sur les voies ferrées déjà concédées, à charge par ces entreprises de payer au profit du concessionnaire un droit de circulation.

Il se réserve également la faculté de faire circuler les voitures de concessions nouvelles sur des lignes concédées, moyennant le droit de péage.

Les droits de péage et les prix de transport sont fixés dans chaque cas.

Il en est de même de la largeur de la voie, etc.

Dans le royaume des Pays-Bas, les concessions de tramways sont accordées par le ministre de l'intérieur.

Les concessionnaires obtiennent l'autorisation de placer leurs voies sur les terrains de l'Etat; mais ils doivent s'entendre avec les propriétaires de tous les autres terrains à occuper. Ils ne peuvent placer des rails dans les parties agglomérées des communes sans l'assentiment des administrations locales.

Le ministre de l'intérieur approuve le tarif des prix de transport.

La durée des concessions varie suivant les cas. Dans divers actes de concession, elle est de quatre-vingts ans.

A l'expiration de la concession, les terrains domaniaux doivent être remis dans leur état primitif.

En Prusse, il n'existe pas de législation spéciale pour les tramways. Les entreprises de ce genre sont assimilées aux services d'omnibus. Or ceux-ci sont soumis, en vertu de l'article 37 de la loi fédérale du 21 juin 1869, aux règlements de la police du lieu, qui statue à l'égard des concessions de tramways.

L'autorisation des propriétaires des rues ou chemins à occuper est nécessaire.

La concession du tramway de Berlin à Charlottenbourg a été accordée pour dix ans; mais elle est révocable en tout temps.

L'entrepreneur paye annuellement une redevance de 8,000 thalers, au minimum.

En Autriche, il n'existe pas non plus de loi spéciale réglant la construction et l'exploitation des tramways. Les concessions de l'espèce sont accordées par le ministre du commerce. Elles sont subordonnées à l'assentiment des propriétaires de voies publiques à occuper. Elles ont généralement une durée de trente ans.

En Espagne, une loi du 13 juin 1864 régit la construction et l'exploitation des chemins de fer à traction animale.

Ces chemins de fer peuvent être construits soit par l'administration, soit par voie de concession.

Le gouvernement peut autoriser l'établissement de semblables chemins de fer sur la voie publique, les rues des communes et les grandes routes de toute catégorie.

La durée des concessions est limitée à soixante ans. A l'expiration de la concession, le gouvernement est subrogé aux droits du concessionnaire. A toute époque l'Etat peut, moyennant indemnité, révoquer les concessions accordées.

Les concessionnaires jouissent du droit d'expropriation pour cause d'utilité publique.

Les concessionnaires obtiennent gratuitement l'usage du domaine public.

Le maximum des péages est fixé dans chaque cas.

CHAPITRE II.

Rapport fait, au nom de la section centrale, par M. NOTOMBE. (Extrait.)

Messieurs,

En analysant les procès-verbaux des sections, la section centrale a constaté la double impression qui a dominé dans les sections : un très grand empressement à favoriser l'extension des tramways; une inquiétude marquée au sujet de l'établissement des raccordements industriels, en rapport avec les garanties dues à la propriété.

Ce même sentiment s'est fait jour dans la section centrale.

Assurément, il faut, sans tarder, favoriser la construction des tramways, de ces voies nouvelles de communication qu'on a pu appeler, avec raison, les auxiliaires de la civilisation; il faut se hâter de le faire, parce que les demandes de concession surgissent de tout côté, et que ce serait un déni de justice de faire languir les populations qui attendent. Mais des membres de la section centrale ont cru cependant que, si légitime que paraissent cette impatience, il convient peut-être de ne rien précipiter, d'ajourner le projet au début de la session prochaine, et de permettre entre-temps à l'opinion publique, aux lumières des hommes spéciaux, voire aux autorités communales et provinciales, de se prononcer sur cet objet d'un intérêt aussi capital.

Que cet intérêt soit tel, personne ne le contestera; il est évident, en effet, que les tramways

les députations des conseils provinciaux ou par ces derniers sans que les communes intéressées aient été entendues.

sont appelés à un grand rôle; ils exerceront une action décisive sur toutes les conditions de la vie économique du pays, sur les relations sociales, sur le développement de la richesse, sur l'avenir, la transformation ou le déplacement de beaucoup d'industries, sur la sécurité et l'ordre publics; bien plus, il ne sont encore qu'à la période de naissance et personne n'en peut assigner un terme final. Ne sont-ils pas le mode sous lequel va se constituer le réseau des chemins de fer locaux ou vicinaux qui seront un fait d'une portée si considérable? Le jour où la traction des tramways aura lieu par la vapeur ou par une autre force mécanique et, on peut le prévoir, ce fait sera accompli, se rend-on compte de l'influence qu'il va exercer sur le réseau des chemins de fer de l'Etat et des compagnies? De simples affluents, les tramways ne deviendront-ils pas bientôt des concurrents qu'il faudra ou maltraiter ou indemniser?

Ces considérations, rapidement effleurées au sein de la section centrale, tout en la faisant incliner vers un ajournement de courte durée, ne lui ont pas paru suffisantes pour le proposer. Votre décision, d'ailleurs, le lui eût interdit.

Elle n'en veut retenir que cette conclusion bien arrêtée dans son esprit: c'est qu'il importe à la chose publique que l'Etat conserve ou reprenne une action puissante sur l'octroi des concessions, à tous les degrés, sur le mode d'exploitation, la reprise éventuelle, le tarif des péages, sur ce dernier point surtout où le gouvernement doit être le protecteur vigilant et toujours armé du public. Le projet de loi fait, quant aux concessions, une large, très-large part à l'intervention des communes et des provinces, plus grande, semble-t-il, que dans d'autres pays de libres institutions. Nous lisons, en effet, dans l'exposé des motifs, que, dans ce pays (les Etats-Unis), les autorisations de construire et d'exploiter les chemins de fer de l'espèce sont accordées par les législations particulières et par le congrès en ce qui concerne le district de Colombie...; enfin ces actes (de concession) stipulent qu'en tout temps les autorisations qu'ils concèdent peuvent être modifiées ou révoquées.

En Angleterre... la loi « attribue au *Board of trade* le pouvoir d'autoriser par des ordonnances provisoires la construction de tramways lorsque les entrepreneurs de ces chemins de fer ne sollicitent pas certains droits, tels que l'expropriation forcée.

« Lorsqu'ils ont besoin de semblables droits, ils sont tenus de s'adresser directement au parlement. »

Quant aux péages spécialement, la section centrale applaudit aux considérations émises dans l'exposé des motifs au sujet de l'applicabilité de la loi du 10 mai 1862 aux tarifs des tramways; elle estime que ces voies de communication rentrent incontestablement, sinon dans la lettre, du moins dans l'esprit de cette loi, dont l'article 2 semble écarter tout doute; et y en eût-il, il importe qu'il soit résolu dans le sens que nous indiquons, les raisons d'intérêt général de le décider ainsi étant absolument les mêmes.

Sous ce rapport, la section centrale engage vivement le gouvernement à ne rien abdiquer de ses droits ou plutôt de ses devoirs.

Elle doit recevoir l'approbation du Roi.
Aucune concession n'est accordée par le gouvernement sans que les communes

Il y avait à choisir entre deux systèmes opposés : ou considérer les tramways comme des chemins de fer dans le sens complet du mot et en subordonner la concession à la seule autorité centrale, ou les considérer (ceux qui sont en dehors de la grande voirie) comme constituant un moyen de viabilité communale ou provinciale et, partant, en faire dépendre la concession soit de la commune, soit de la province.

Les deux solutions ont semblé avec raison trop absolues. Le projet s'est arrêté à une solution transactionnelle qui paraît résulter de la nature même des choses; il laisse l'octroi de la concession aux mains tantôt du gouvernement, tantôt de la province ou de la commune, selon que l'établissement portera sur le domaine de l'un ou des autres, mais l'Etat se réservant toutefois l'approbation finale.

Telle est l'économie de la loi dans sa disposition essentielle (art. 2), et ces distinctions nous paraissent être fondées.

Diverses observations ont été présentées, les unes renouvelées des discussions de vos sections, les autres produites dans la section centrale; il s'en est suivi un échange d'explications avec M. le ministre des travaux publics, tant verbales qu'écrites.

Pour être bref et aller plus vite, nous insérons textuellement ces dernières, la Chambre pourra ainsi apprécier la valeur des questions et celle des réponses.

Question 1. — Les communes peuvent-elles être concessionnaires de tramways, tant sur leur territoire que sur celui de communes voisines?

Réponse. — « Le projet de loi soumis à l'examen de la section centrale ne s'occupe pas et ne pouvait s'occuper de cette question; elle a trait aux attributions communales, attributions qui s'étendent à tout ce qui est d'intérêt communal. Est-il d'intérêt communal qu'une administration communale soit autorisée à se rendre concessionnaire d'un tramway à construire sur son territoire ou sur le territoire d'une commune voisine?

« Cette question, qui se présente dans les mêmes termes pour toutes les exploitations industrielles dont les administrations locales pourraient vouloir se charger, n'est pas susceptible d'une solution générale : elle devra, le cas échéant, être résolue dans chaque espèce particulière. Le projet de loi la laisse entière. »

Question 2. — Pourront-elles exploiter les tramways en régie ou en affermer l'exploitation?

Réponse. — « Cette question rentre plus ou moins dans la précédente. Une administration communale qui deviendrait concessionnaire d'un tramway serait tenue de l'exploiter elle-même, à moins qu'elle ne demandât et n'obtient l'autorisation de céder cette exploitation à des entrepreneurs (art. 9 du projet de loi).

« D'autre part, le projet de loi ne mettra pas obstacle à ce que les communes construisent à leurs frais des tramways sur la voirie communale, soit pour les exploiter en régie, si cela est reconnu d'intérêt communal, soit pour affermer l'exploitation, pourvu que les travaux à faire et les péages à percevoir soient approuvés et autorisés par les autorités compétentes. »

Question 3. — Les exploitations de tramways

et les provinces intéressées aient été entendues.

Toute concession sera précédée d'une

précédemment autorisées par les communes seront-elles soumises aux dispositions de l'article 3 ?

Réponse. — « Non. Le projet de loi ne s'occupe pas de ces exploitations; il les laisse dans la situation où elles se trouvent actuellement. Les droits des concessionnaires ne sont ni augmentés ni diminués. »

Question 4. — La section centrale entend le projet de loi en ce sens que le gouvernement, les provinces ou les communes ne s'interdiront pas, après avoir accordé une première concession, le droit de concéder des lignes concurrentes; elle désire savoir si, sur ce point, elle est d'accord avec lui.

Réponse. — « Le gouvernement est, à cet égard, en complet accord avec la section centrale. Ainsi que cela est dit par le dernier alinéa de l'article 6 du projet de loi, les actes de concession ne pourront empêcher l'octroi de concessions concurrentes et toute stipulation contraire sera considérée comme nulle.

« A l'instar de ce qui se fait pour les chemins de fer ordinaires, il sera inséré dans tout cahier des charges, pour la concession d'un tramway d'intérêt communal, provincial ou général, une clause conçue comme suit :

« Les autorités compétentes pourront, pendant
« toute la durée de la concession, autoriser, soit
« sur le territoire des communes traversées, soit
« partout ailleurs, la construction de routes,
« canaux, chemins de fer, tramways et autres voies
« de communication, sans que les concessionnaires
« puissent réclamer de ce chef aucune indemnité. »

Question 5. — L'article 1^{er}, litt. A, est-il applicable au cas où le tramway s'étend sur plusieurs communes, mais qui sont d'accord entre elles pour concéder chacune le tronçon à établir sur son territoire? S'il n'en était pas ainsi, le cas serait régi par l'article 1^{er}, litt. B. Cela n'amènerait-il pas des retards fâcheux, les conseils provinciaux n'ayant qu'une session obligatoire par année? L'éventualité ne devrait-elle pas être réglée par le litt. A ?

Réponse. — « Le cas dont il s'agit est régi par le litt. B et non par le litt. A de l'article 1^{er}. On ne pourrait admettre l'inverse sans troubler l'économie du projet de loi. — Il ne semble pas qu'il puisse y avoir des inconvénients sérieux à ce qu'il ne soit statué qu'une fois par an sur les concessions dont l'octroi est attribué aux conseils provinciaux.

« Au reste, en cas d'urgence, les députations permanentes pourront prononcer par application de l'article 107 de la loi provinciale. »

Question 6. — A l'article 2, paragraphe final, il est question d'une enquête précédant toute concession. La section centrale prie M. le ministre de lui donner des explications à ce sujet, spécialement quant aux garanties et précautions dont cette formalité essentielle doit être entourée?

Réponse. — « Cette enquête devra se faire dans les formes exigées pour toute concession de péages. — Elles sont actuellement réglées par l'arrêté royal du 29 novembre 1856. »

Question 7. — Dans la pensée de la section centrale et sans doute aussi du projet de loi, l'établissement des tramways ne peut porter sur des pro-

enquête sur l'utilité de l'entreprise, le tracé de la voie, la durée de la concession et le taux des péages.

priétés privées (si ce n'est par accord à l'amiable). Mais il existe aussi des chemins appartenant à des particuliers, chemins grevés de servitude de passage au profit du public et ayant dès lors, un caractère mixte.

Ces chemins seraient-ils sujets à emprise au profit d'une concession de tramway et comment cela se réglerait-il?

Réponse. — « Ainsi que le dit l'exposé des motifs, le projet de loi ne concerne que l'établissement de voies ferrées sur des routes ou des rues déjà existantes, et ce n'est que très exceptionnellement que des expropriations pourront être nécessitées pour l'application de la loi nouvelle.

« D'autre part, la loi nouvelle ne s'applique qu'aux tramways à construire soit sur la grande voirie, soit sur la voirie provinciale ou communale. — Elle n'autorise pas l'établissement de tramways sur des chemins qui ne figureraient pas aux atlas des chemins vicinaux. »

Question 8. — Quelles sont les mesures que compte prendre le gouvernement au point de vue de la circulation et de la sécurité sur les routes vicinales dotées d'un tramway?

Exemple :

Un tramway est établi sur un chemin déjà étroit, suffisant tout au juste au passage d'un chariot d'agriculture. Le chariot avance en sens contraire de la voiture du tramway.

Quid ? Qui va reculer en supposant même qu'il soit possible au chariot de tourner ?

Réponse. — « Il va de soi que des tramways ne pourront être concédés que sur des routes ou chemins d'un largeur suffisante pour que la circulation puisse y avoir lieu avec sécurité.

« L'enquête portera notamment sur ce point. »

Question 9. — Le gouvernement s'est-il préoccupé des dangers que peut offrir la traction à vapeur (art. 8) sur des chemins publics, là surtout où ceux-ci offrent peu de largeur et où la circulation est active?

Réponse. — « Le gouvernement n'a pas eu, jusqu'ici, à se préoccuper des dangers que peut offrir la traction à vapeur. C'est là une question d'application qu'il faudra examiner dans chaque cas particulier, en ayant égard à la situation des lieux, à l'importance de la circulation, à la largeur et à la déclivité des chemins, etc., etc.

« L'enquête précédant la concession portera, entre autres, sur le mode de traction et, ainsi que le dit l'article 8, le mode initial ne pourra être changé qu'après une nouvelle enquête et que moyennant l'autorisation du gouvernement, le conseil provincial ou communal entendu.

« Dans chaque cas, le gouvernement sera éclairé par l'enquête sur les précautions spéciales à prescrire dans l'intérêt de la circulation. »

Quant aux appréhensions que reflète cette dernière question, nous devons dire que la majorité de la section centrale ne les partage pas, et un membre y a répondu en citant les paroles suivantes d'un écrivain contemporain :

« Ce qui paraît à peu près certain, c'est que la machine à vapeur, locomotive ou locomobile, pénétrera dans les campagnes tôt ou tard; elle s'arrêtera à la porte des châteaux, desservira les fermes isolées, conduira les paysans au marché.

Art. 3 (1). Les concessions de tramways ne peuvent être accordées à des particuliers ou à des sociétés que par voie d'adjudication publique, pour cinquante années au plus.

L'adjudication portera sur la durée de la concession, ou sur le taux des péages, ou sur le montant des redevances.

Art. 4. Lorsque la demande de concession aura pour objet de prolonger un tramway existant ou de relier entre eux deux tramways, la concession pourra être accordée, après enquête, sans adjudication publique, aux concessionnaires desdits tramways ou à l'un d'eux.

Art. 5. La redevance à payer éventuellement par le concessionnaire est attri-

buée à l'Etat, à la province ou à la commune, selon la nature de la voirie où le tramway est établi.

Lorsque le tramway emprunte des voies de diverse nature, les actes de concession déterminent la répartition des redevances.

Le gouvernement est autorisé à renoncer à la part revenant au trésor public à charge, par la province ou par la commune, de supporter, en tout ou en partie, les frais d'entretien de la grande voirie parcourue.

La province est autorisée à renoncer à la part qui lui revient, à charge, par la commune, de supporter, en tout ou en partie, les frais d'entretien de la voirie provinciale (2).

Quand on la connaîtra bien, on s'effrayera moins de ses sifflets que du hennissement des chevaux, et l'on trouvera que les robinets de vapeur sont plus faciles à manœuvrer que les rênes d'une carriole. Les bestiaux eux-mêmes s'habitueront à ces engins bruyants et ne se sauveront plus à leur approche. Les générations qui viendront après nous s'égareront de nos terreurs puériles en présence de la machine à vapeur et notre maladresse à la laisser quelquefois éclater. L'accoutumance, a dit le fabuliste, nous rend tout familier. Sans s'abandonner trop longtemps à de vagues suppositions que l'avenir ne manquerait pas de déjouer en quelque point, on peut affirmer que la science ne commande pas à la vapeur de ne paraître que sur les grandes voies de communication terrestres ou maritimes. Il n'y a pas de limites au delà de laquelle la vapeur doit cesser d'agir; au contraire, il est encourageant de remarquer que les forces mécaniques ou scientifiques s'adaptent à des usages de plus en plus modestes, et que le champ de leurs applications pratiques s'agrandit chaque jour.

La section centrale, tenant compte du désir que vous avez exprimé dans la séance du 16 de ce mois, n'a pas été plus loin dans ses délibérations et vous propose l'adoption du chapitre I du projet de loi sans changement.

Quant au chapitre II, elle n'est pas en mesure de vous en faire rapport et ne peut que conseiller d'en ajourner la discussion au commencement de la session prochaine. Cette partie du projet soulève des questions graves et délicates dont la solution demande un plus mûr examen. Telle a été l'impression de toutes vos sections et la nôtre; ce n'est pas une mince affaire que de concilier le respect dû à la propriété avec les intérêts légitimes de l'industrie, de bien fixer en cette matière les limites de l'expropriation, limites que l'article 51 de la constitution a voulu faire si étroites, d'équilibrer équitablement des positions contradictoires; beaucoup de questions peuvent être agitées à cette occasion et, entre autres, on peut dès maintenant se demander :

1° S'il n'y a pas lieu de faire une distinction entre les industries qui ont une base préexistante, et quelque sorte *naturelle*, telles que les gisements de houille et de minerai, les carrières, les chutes

d'eau, et celles qui sont le fait de la seule volonté de l'homme, et qu'on pourrait dire purement artificielles ?

2° S'il ne faut pas distinguer également entre les établissements industriels existant avant la création du chemin de fer ou du canal et ceux qui suivent cette création ?

3° Si, au-dessus des garanties administratives, il n'y aurait pas à étudier la constitution d'un jury spécial, dernier recours des intérêts en conflit ?

Ces questions et bien d'autres, la section centrale n'a pas la prétention de les trancher. Elle croit seulement de son devoir de les indiquer, appelant sur elles vos plus sérieuses réflexions.

Le rapporteur,
ALP. NOTHOMB.

Le président,
P. TACK.

(1) *Cet article ne se trouvait pas dans le projet.*

(2) M. DE BRIEY : « Je désirerais savoir comment le gouvernement interprète le silence de la loi en ce qui concerne une situation qui se présentera plus d'une fois, spécialement dans le Luxembourg ? »

« Il peut se présenter des cas où, loin d'exiger une redevance des concessionnaires, les provinces ou les communes se verront amenées non-seulement à exiger d'eux aucune redevance, mais même à leur accorder certains avantages, tels, par exemple, que des garanties de minimum d'intérêt pour tout le temps ou, du moins, pour les premières années de la concession.

« Je voudrais savoir si, en présence du silence de la loi à cet égard, l'honorable ministre pense que la concession de semblables avantages sera encore possible dans l'avenir. »

M. BEERNAERT, ministre des travaux publics : « La question ne me paraît pouvoir donner lieu à aucun doute. La loi prévoit des péages éventuels; dans le plus grand nombre des cas, j'en ai la conviction, il n'en sera pas perçu, spécialement pour les tramways vicinaux. Et il pourra même se faire, je le reconnais volontiers, qu'il soit convenable d'encourager des entreprises de ce genre par la garantie d'un minimum d'intérêt. Mais c'est là une question que la loi n'avait pas à résoudre et qui trouvera sa solution dans les principes généraux de nos institutions communales et provinciales. »

— L'article 5 est adopté.

Art. 6. Les actes de concession déterminent les droits et obligations du concessionnaire à l'expiration de sa concession.

Ils réservent aux autorités compétentes : 1° le droit d'autoriser d'autres tramways soit à s'embrancher sur les lignes concédées ou à s'y raccorder ; 2° le droit d'accorder à ces entreprises nouvelles, moyennant indemnité, la faculté de faire circuler leurs voitures sur des sections du tramway concédé ; 3° le droit de racheter la concession et les conditions de ce rachat.

Ils stipulent les obligations que le gouvernement juge utile d'imposer aux concessionnaires dans l'intérêt de certains services publics, tels que la poste et le télégraphe.

(1) *Les mots : et de transport, ne se trouvaient pas dans le projet.*

(2) *L'honorable M. Sainctelette avait proposé de terminer l'article 8 par la disposition suivante : « Le gouvernement pourra modifier les conditions de l'acte primitif de concession et même y en introduire de nouvelles. »*

Le ministre des travaux publics (M. BEERNAERT) dit : « J'avais mal compris d'abord la pensée de l'honorable membre. Je croyais qu'il donnait au gouvernement le droit de modifier, même après coup, les conditions du contrat ; sa rédaction prête bien quelque peu à semblable interprétation.

« Mais en disant : « Le gouvernement pourra modifier les conditions de l'acte primitif, » M. Sainctelette entend seulement que le gouvernement pourrait faire modifier le contrat au moment où on le soumet à son approbation.

« Dans ces conditions, je pense que l'addition est superflue. »

M. SAINCTELETTE : « Même quand il est pouvoir approuvateur. »

M. BEERNAERT, ministre des travaux publics : « Oui, le gouvernement fait tous les jours usage de ce pouvoir en France ; lorsque les villes lui soumettent leurs cahiers des charges, le gouvernement exige que l'on y introduise des conditions qu'il croit plus conformes à l'intérêt public.

« Je crois donc que le gouvernement aura de droit le pouvoir que M. Sainctelette veut lui donner, il pourra dire : Cette autorisation que vous demandez, je ne la donnerai qu'à telles ou telles conditions, et il me paraît inutile que la loi le dise par une disposition explicite. »

M. SAINCTELETTE : « Du moment que cela est bien entendu, je n'insiste pas. »

(3) *Cet article ne se trouvait pas dans le projet. Il était proposé par M. Sainctelette, et avait primitivement la forme suivante :*

« Toute infraction aux clauses et conditions de l'acte de concession entraînera révocation de la concession. Le gouvernement pourra la prononcer par arrêté royal.

Ils ne peuvent empêcher l'octroi de concessions concurrentes. Toute stipulation contraire serait nulle.

Art. 7. Les règlements de police relatifs à l'exploitation des tramways seront arrêtés par l'autorité dont émanera la concession. Ils devront, dans tous les cas, être approuvés par le gouvernement.

Art. 8. Les modes de traction et de transport (1), tels qu'ils sont réglés par l'acte de concession, ne pourront être changés qu'après enquête et avec l'autorisation du gouvernement, les autorités communale et provinciale entendues (2).

Art. 9. La loi du 23 février 1869 est rendue applicable aux concessions de tramways.

Art. 10 (3). Le gouvernement pourra, en cas d'infraction grave aux clauses et

« Si le concessionnaire conteste le fait de la contrevention, il sera procédé comme il est dit à l'article 3 de la loi du 23 février 1869. »

M. SAINCTELETTE : « Messieurs, je justifierai mon amendement en quelques mots.

« Je vous ai montré tout à l'heure que rien ne serait plus facile que de faire circuler des locomotives et des trains sur des tramways, que d'enlever à l'Etat, dans une circonstance déterminée, un trafic important. Or, le projet ne commet pas de pénalité contre les détournements de trafic, contre les actes de concurrence déloyale.

« Il me semble donc qu'il faut stipuler que l'infraction aux clauses et conditions, au moins principales, de la concession emporte révocation de la concession. »

M. BEERNAERT, ministre des travaux publics : « Je pense, messieurs, que l'article 10 proposé par l'honorable M. Sainctelette, tel qu'il est rédigé, dépasse sa pensée :

« Toute infraction aux clauses et conditions de l'acte de concession entraînera révocation de la concession. Le gouvernement pourra la prononcer par arrêté royal. »

« Ce n'est évidemment pas là ce qu'il veut. »

M. SAINCTELETTE : « Evidemment, c'est aller un peu loin. »

M. BEERNAERT, ministre des travaux publics : « Si, au contraire, la pensée de l'honorable M. Sainctelette, est seulement celle que j'exprimais hier, s'il veut uniquement que l'inexécution grave, l'inaccomplissement grave des obligations imposées au concessionnaire par l'acte de concession puissent être punies de la déchéance de la concession, il me paraît que c'est le droit commun. »

M. SAINCTELETTE : « Je crois qu'il faut aller un peu plus loin que le droit commun, qu'il faut prévoir le cas où le concessionnaire fera dériver le trafic de l'Etat.

« Il ne faut pas perdre de vue que la principale ressource du chemin de fer, à l'heure qu'il est, c'est le transport des voyageurs. On croit généralement dans le public que le transport des mar-

conditions de l'acte de concession, en prononcer la révocation par arrêté royal.

Si le concessionnaire conteste le fait de la contravention, il sera procédé comme

il est dit à l'article 3 de la loi du 23 février 1869.

Promulguons, etc.

(Contre-signée par le ministre des tra-

chandises est plus rémunérateur que celui des voyageurs.

« C'est une erreur; même à l'heure qu'il est, après les réductions considérables qui ont été faites, le trafic des voyageurs laisse un bénéfice net plus considérable que le trafic des marchandises.

« Or, c'est plus facile à enlever. Je vous l'ai montré par l'exemple des fêtes de Malines.

Pareil fait pourrait se produire tous les jours et dans beaucoup de parties du pays. Un concessionnaire entreprenant peut parfaitement détourner pendant vingt-quatre heures, pendant quarante-huit heures même, le trafic des voyageurs d'une banlieue industrielle sur une ville ou d'une ville sur une autre ville.

« Il me semble que, dans ce cas-là, il ne mériterait pas le grand intérêt qu'on lui témoigne.

« Remarque bien que le concessionnaire d'un tramway n'a pas d'ailleurs fait les dépenses considérables qu'a faites l'entrepreneur des chemins de fer. Il s'est borné à placer des rails sur un terreplein déjà fait et il aurait droit, dans tous les cas, à une indemnité, on ne le priverait de sa concession que moyennant indemnité; seulement le fait coupable de dérivation du trafic entraînerait la révocation. Je ne tiens pas à la rédaction; je tiens au principe. »

M. BEERNAERT, ministre des travaux publics : « Je reconnais que l'amendement de l'honorable M. Saintelette est justifié par des considérations très sérieuses. Mais, je le répète, je suis un peu effrayé de la rigueur de la pénalité proposée.

« Toutefois, l'amendement serait peut-être acceptable s'il était rédigé comme suit :

« Le gouvernement pourra, en cas d'infraction grave aux clauses et conditions de l'acte de concession, en prononcer la révocation par arrêté royal. »

M. SAINTELETTE : « Parfaitement. »

M. BOCKSTAEL : « Sans préjudice aux dommages-intérêts. »

M. SAINTELETTE : « Oui. »

M. PIRMEZ : « Il est certainement dans les intentions de tous que la révocation ne soit prononcée que quand il y aura infraction très grave et lorsque, des avis ayant été donnés au concessionnaire, il persévère dans la violation de ses engagements. »

« Mais il me paraît important de bien constater que la décision du gouvernement est sans recours aux tribunaux quant à la révocation même de la concession. »

M. SAINTELETTE : « Le § 2 l'indique. »

« Si le concessionnaire conteste le fait de la contravention, il sera procédé comme il est dit à l'article 3 de la loi du 23 février 1869. »

M. PIRMEZ : « Je ne partage pas l'avis de mon honorable ami M. Saintelette, sur les causes de la situation financière de nos chemins de fer, et je ne partage pas non plus ses craintes sur la concurrence que les tramways peuvent faire aux chemins de fer de l'Etat. Les tramways ne se développeront qu'en rendant des services différents de ceux que rendent les chemins de fer. Ils transporteront des

voyageurs à petite distance, des articles de messagerie, et il y aura là un progrès, parce que les chemins de fer laissent à désirer à cet égard; mais les tramways ne prendront ni le transport des voyageurs à grande distance, ni le transport des grosses marchandises, qui sont la véritable matière des chemins de fer.

« Mais malgré cela, je crois qu'il est bon d'armer le gouvernement contre les abus graves qui se présenteraient; il s'est trouvé souvent sans action suffisante contre les concessionnaires; et c'est à ce point de vue que j'appuie l'amendement de mon honorable ami, M. Saintelette. »

M. ANSPACH : « Le système de M. Saintelette devient draconien. Il prévoit des peines tellement fortes et tellement exorbitantes que je les crois inacceptables. »

« L'honorable membre ne se contente pas seulement de la loi de 1869, dont j'avais demandé la suppression par un amendement; cette loi est une loi d'exception qui permet même au gouvernement de détenir l'administration des concessions, alors même qu'un tribunal aurait déclaré que le fait donnant lieu à la révocation n'existe pas. »

« M. Saintelette va encore plus loin que cela. »

« Je me demande, messieurs, où nous allons et comment il est possible d'introduire dans le projet de loi des peines aussi étranges que celles que M. Saintelette veut encore renforcer. »

M. BOUCQUEAU : « Messieurs, je vote le projet de loi et je le vote parce que je crois que s'il donne au gouvernement de nouveaux droits, j'espère qu'il comprendra aussi qu'il lui impose encore de nouveaux devoirs, et que c'est un pas décisif fait dans cette voie qui tend à faire profiter tout le pays des bienfaits du chemin de fer, comme il profite déjà des bienfaits de la poste. »

« Je dis que le chemin de fer ne peut devenir un monopole dans les mains du gouvernement sans obliger celui-ci à faire jouir de ce monopole tout le pays. »

« Si je vote le projet, c'est parce que j'espère qu'à un régime de désordre, de gaspillage de capitaux, de neutralisation de forces, de luttes stériles qui pourraient se produire, il substituera un régime d'ordre, un régime de bon emploi des capitaux, qui permettra de faire arriver plus loin qu'aujourd'hui les transports par chemin de fer. »

« Selon moi, si le tramway peut jamais devenir un moyen de concurrence contre le chemin de fer, c'est que le chemin de fer n'aura pas compris tous ses devoirs; c'est que l'administration n'aura pas compris que le tramway doit devenir tout à la fois l'affluent et le débouché du chemin de fer; et que si le gouvernement, qui marche vers la réunion, dans sa main, des transports par chemin de fer, comprend les obligations que ce monopole lui impose, les tramways deviendront pour le chemin de fer un auxiliaire précieux et non pas une concurrence. Et si d'ailleurs certains services peuvent être mieux remplis par le tramway que par le chemin de fer, je ne voudrais pas que, pour favoriser celui-ci, on les interdît au tramway. »

« Je ne pense donc pas qu'il soit conforme aux idées libérales et aux errements qui, en ce qui

vaux publics, M. A. BEERNAERT, et par le ministre de l'intérieur, M. DELCOUR.)

190. — 9 JUILLET 1875. — LOI qui ouvre au ministère des travaux publics des crédits spéciaux à concurrence de 28,605,100 francs (1). (Monit. du 11 juillet 1875.)

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

Art. 1^{er}. Des crédits spéciaux, à concurrence de 28,605,100 francs, sont ouverts au ministère des travaux publics pour pourvoir aux dépenses extraordinaires énumérées ci-après :

A. — Routes.

§ 1 ^{er} . Raccordement de routes aux chemins de fer fr.	4,000,000	
§ 2. Construction et reconstruction de ponts appartenant à des routes	4,200,000	2,200,000

B. — Bâtiments civils.

§ 3. Agrandissement du palais de la Nation et des ministères; transfert du ministère des travaux publics . . fr.	500,000	
--	---------	--

concerne les transports, paraissent devoir dominer en Belgique, d'accepter la disposition en quelque sorte draconienne que M. Sainctelette veut introduire dans la loi.

« Je dis que si une concurrence est faite au chemin de fer, c'est par la faute du chemin de fer, parce qu'il est infiniment plus puissant que le tramway; c'est parce qu'il aura négligé des besoins du public ou de certaines parties du pays. Si ces besoins ne sont pas desservis par le chemin de fer et si un tramway, qui aurait pour but de les desservir, ne pouvait vivre qu'en faisant en d'autres points concurrence au chemin de fer, je serais le premier à approuver cette concurrence, parce que l'exercice d'un monopole emporte par lui-même l'obligation d'en répandre autant que possible les bienfaits, de satisfaire autant que possible à tous les besoins, et que si le chemin de fer ne comprend pas cette obligation, il ne peut s'en prendre qu'à lui-même de la concurrence qui lui serait suscitée.

« J'accepte le projet tel qu'il est formulé : je ne l'accepterais pas avec la proposition draconienne de M. Sainctelette. »

M. LE PRÉSIDENT : « Voici comment M. le ministre des travaux publics propose de rédiger l'article 10 :

« Le gouvernement pourra, en cas d'infraction grave aux clauses et conditions de l'acte de

§ 4. Construction d'un nouvel hôtel des Monnaies	500,000	
--	---------	--

§ 5. Reconstruction des bâtiments du Conservatoire royal de musique à Bruxelles; construction et ameublement	450,000	
--	---------	--

§ 6. Palais des anciens princes-évêques de Liège : continuation des travaux d'amélioration et de construction et acquisition d'objets mobiliers	100,000	
---	---------	--

§ 7. Exposition triennale des beaux-arts : construction d'un local provisoire	120,000	
---	---------	--

§ 8. Construction d'une école normale à Bruges	200,000	1,870,000
--	---------	-----------

C. — Travaux hydrauliques.

§ 9. Construction d'un barrage dans la Meuse à Bouvignes . . . fr.	1,000,000	
--	-----------	--

§ 10. Canal de jonction de la Meuse à l'Escaut; élargissement de la 2 ^e section	86,000	
--	--------	--

§ 11. Canal de Charleroi à Bruxelles : élargissement de la par-		
---	--	--

« concession, en prononcer la révocation par « arrêté royal.

« Si le concessionnaire conteste le fait de la concession, il sera procédé comme il est dit à l'article 3 de la loi du 23 février 1869. »

M. BOCKSTAEL : « Est-ce que le mot *infraction* est au singulier ou au pluriel ? »

M. BEERNAERT, ministre des travaux publics : « Au singulier. »

M. BOCKSTAEL : « Il vaudrait mieux le mettre au pluriel. »

— L'article 10, tel qu'il est amendé par le ministre des travaux publics, est mis aux voix et adopté.

(1) Session de 1874-1875.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

Documents parlementaires. — Exposé des motifs et texte du projet de loi. Séance du 21 mai 1875, p. 200-204. — Rapport, p. 220-225.

Annales parlementaires. — Discussion et adoption. Séance du 16 juin 1875, p. 1044-1048.

SÉNAT.

Documents parlementaires. — Rapport. Séance du 30 juin 1875, p. 25.

Annales parlementaires. — Discussion. Séances des 1^{er} juillet 1875, p. 203-205, et 3 juillet, p. 208-215. — Adoption. Séance du 3 juillet, p. 215.