

Cet arrêt reconnaît que les fabriques d'église ne peuvent pas revendiquer, en vertu de l'arrêté du 7 thermidor an xi, comme biens non aliénés des églises supprimées, la propriété des cimetières établis sous l'ancien régime et nationalisés par les lois de la première république française; il constate, au contraire, que les communes en sont propriétaires.

Toutefois, les conseils communaux ne pourront vendre ou utiliser ces lieux de sépulture qu'après les avoir supprimés et en observant les délais fixés par les articles 8 et 9 du décret du 23 prairial an xii.

D'après les principes admis par la cour de cassation, les conseils communaux devront s'opposer à ce que les fabriques d'église exercent un droit quelconque sur les cimetières déjà supprimés et sur ceux qui seraient supprimés à l'avenir.

Quant aux fabriques d'église qui se seraient emparées d'anciens cimetières supprimés, si elles n'en ont point vendu le sol, les communes devront en réclamer la propriété et même la revendiquer en justice si les fabriques refusaient d'en faire la remise.

Dans le cas où les fabriques auront vendu ces cimetières, les communes devront leur en demander le prix.

Enfin, si lesdits cimetières ont été utilisés dans l'intérêt des fabriques d'église, les communes seront en droit de se faire remettre le montant de la valeur du terrain.

D'accord avec M. le ministre de la justice, je vous prie, monsieur le gouverneur, de vouloir bien appeler l'attention toute spéciale de la députation permanente du conseil provincial sur l'arrêt dont il s'agit et de donner des instructions dans ce sens aux conseils communaux par la voie du Mémorial administratif de la province.

Il me serait agréable de recevoir deux exemplaires du numéro de ce recueil qui contiendra le texte dudit arrêt ainsi que les instructions précitées.

Le ministre de l'intérieur,  
G. ROLIN-JAEQUEMYS.

**178. — 22 JUIN 1879. — Arrêtés royaux par lesquels sont promus au grade de grand officier de l'ordre de Léopold :**

MM. le baron de Crassier (G.-L.-D.-J.), premier président de la cour de cassation, et Lelièvre (A.-F.-E.), premier président de la cour d'appel de Gand.

(Admis, l'un et l'autre, à l'éméritat et autorisés à conserver le titre honorifique de leurs fonctions. (Moniteur du 24 juin 1879.)

**179. — 24 JUIN 1879. — Loi qui ouvre au département de la justice un crédit spécial de 1,000,000 de francs pour la continuation des travaux du palais de justice, en construction à Bruxelles (1).** (Monit. du 26 juin 1879.)

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

Art. 1<sup>er</sup>. Il est ouvert au département de la justice un crédit spécial de 1,000,000 de francs pour la continuation des travaux du palais de justice en construction, à Bruxelles, en 1879.

Art. 3. Ce crédit sera couvert par une émission de titres de la dette publique; il pourra l'être provisoirement par des bons du trésor, dont l'échéance ne dépassera pas cinq ans.

Promulguons, etc.

(Contre-signée par le ministre de la justice, M. JULES BARA.)

**180. — 24 JUIN 1879. — Loi portant prorogation de l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 12 avril 1835, concernant les péages des chemins de fer (2).** (Monit. du 27 juin 1879.)

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

Article unique. L'article 1<sup>er</sup> de la loi du

(1) Session de 1878-1879.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

*Documents parlementaires.* — Exposé des motifs et texte du projet de loi. Séance du 17 décembre 1878, p. 22-23.

*Annales parlementaires.* — Rapport, discussion et adoption. Séance du 6 juin 1879, p. 1247 et 1264.

SÉNAT.

*Documents parlementaires.* — Rapport. Séance du 18 juin 1879, p. 35.

*Annales parlementaires.* — Discussion et adoption. Séance du 18 juin 1879, p. 255.

(2) Session de 1878-1879.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

*Documents parlementaires.* — Exposé des motifs et texte du projet de loi. Séance du 27 mai 1879,

12 avril 1835 (*Bulletin officiel*, n° 196) concernant les péages des chemins de fer de l'Etat, est prorogé jusqu'au 1<sup>er</sup> juillet 1881.

p. 198. — Rapport. Séance du 17 juin, p. 200.  
*Annales parlementaires*. — Discussion et adoption. Séance du 18 juin 1879, p. 1284.

SÉNAT.

*Documents parlementaires*. — Rapport. Séance du 18 juin 1879, p. 35.

*Annales parlementaires*. — Discussion et adoption. Séance du 18 juin 1879, p. 255.

### Exposé des motifs.

Messieurs,

L'article 1<sup>er</sup> de la loi du 12 avril 1835, qui autorise le gouvernement à régler les péages sur les chemins de fer de l'Etat, a été en dernier lieu prorogé jusqu'au 1<sup>er</sup> juillet prochain. (Loi du 29 juin 1877.)

J'ai l'honneur de soumettre à vos délibérations un projet de loi qui prolonge cette prorogation jusqu'au 1<sup>er</sup> juillet 1881.

Le moment n'est pas venu d'examiner s'il serait utile de régler, par des actes législatifs, la matière des tarifs de chemins de fer et dans quelle mesure on le pourrait faire.

Depuis plusieurs années, l'Allemagne est à la recherche d'un tarif uniforme. Après de longues études et de très intéressantes discussions, elle s'est décidée à essayer d'un système transactionnel. Ecartant à la fois le tarif très simple, mais plus théorique que pratique, mis en vigueur sur les lignes de l'Alsace-Lorraine, et les tarifs empiriques, mais fort confus, en vigueur sur les autres lignes, elle a cru pouvoir imposer aux exploitants de chemins de fer un tarif général applicable, dans ses conditions réglementaires et ses classifications, à toutes les lignes et ne comportant de variations que dans les prix de base des barèmes propres aux diverses lignes.

Mais à ce tarif général il a fallu déroger dès l'origine par des tarifs exceptionnels et le nombre s'accroît tous les jours des articles qui sont soustraits à l'action de la règle commune. De ce côté, l'expérience est loin d'être achevée.

En France, la question est à l'étude depuis dix ans. De longues enquêtes ont été tenues, de volumineux rapports faits, mais, jusqu'à présent, aucune conclusion n'a été prise qui soit fort éloignée de l'état de choses antérieur.

La commission chargée par mon prédécesseur de l'étude de nos tarifs ne pourrait utilement entamer cette tâche qu'après que les pays voisins auront définitivement adopté les leurs.

Il a été reconnu d'ailleurs que, pour la mettre en situation de délibérer avec fruit, il était nécessaire que l'administration procédât préalablement à toute une série de travaux préparatoires.

Ces travaux sont commencés, mais ce n'est pas avant un certain temps qu'ils pourront être terminés.

En attendant, le département s'applique à améliorer ce qui existe et à donner plus d'extension aux relations internationales.

Voici ce qui a été fait dans cette voie depuis quelques mois :

Et d'abord, quant aux paquets de 5 kilogrammes

Promulguons, etc.

(Contre-signée par le ministre des travaux publics, M. SAINCTELETTE.)

et moins, le prix de transport en service intérieur et mixte a été ramené à un taux unique sans distinction ni de poids ni de distance. Le port perçu au départ est payable en timbres adhésifs.

Dans les services internationaux, des règles analogues ont été introduites.

Vers toute l'Europe centrale, le paquet de 5 kilogrammes et moins s'expédie à toute distance, franco, pour le port d'un franc. En Suisse et en Danemark, il parvient au prix d'un franc quarante centimes. Avec la France, l'Italie, la Suède, les relations sont moins faciles et plus chères, mais bien meilleures cependant qu'autrefois.

Quant aux marchandises de petite vitesse, des réductions importantes ont été consenties en vue de leur ouvrir des débouchés nouveaux ou de leur faciliter l'accès des marchés où elles n'arrivaient que difficilement.

Ainsi à l'exportation par les ports de mer belges, les fers laminés en barres, battus ou étirés, les aciers laminés en barres ou en boîtes et les pierres de taille ont été admis à bénéficier du prix de la 4<sup>e</sup> classe du tarif 3, les engrais artificiels, les mitrailles et les limailles de fer ou d'acier ont passé de la 3<sup>e</sup> dans la 4<sup>e</sup> classe, les pavés, les pierrailles et le macadam à l'exportation maritime ont été introduits dans la nomenclature du tarif spécial le plus réduit.

Dans les services internationaux, on s'est étudié à former de nouvelles relations et à activer les communications déjà existantes.

Un tarif a été mis en vigueur pour le transport des marchandises de tout poids entre la Belgique et l'Autriche-Hongrie.

Les gares de nos ports de mer seules pouvaient trafiquer en tarifs directs avec l'Alsace, la Lorraine, la Suisse, le Sarrebruck.

Depuis le 1<sup>er</sup> mars, cet état de choses est modifié.

A l'occasion de la mise en vigueur d'un tarif nouveau, établi d'après le système allemand, toutes les stations belges ont été mises, pour l'expédition comme pour l'arrivée, en relation avec ces contrées.

A cette date également, un tarif, établi d'après le même système, mettait nos ports de mer en relations directes avec les stations du chemin de fer Jura-Bernois. Ce tarif vient d'être étendu à toutes nos gares.

Les tarifs pour les relations entre les villes ports de mer belges et le Palatinat, le grand-duché de Bade et le Wurtemberg, ont été également modifiés d'après le système allemand.

Pour les relations entre nos stations et celles du réseau de l'Est français situées dans les départements de la Meuse, de Meurthe-et-Moselle, des Vosges, de la Haute-Marne, de la Haute-Saône et de la Côte-d'Or, un tarif direct sera mis en vigueur *vis à vis* le 1<sup>er</sup> juin prochain.

Sous peu de temps nous publierons un tarif direct pour les relations de la Belgique avec l'Italie.

D'autres tarifs, comprenant les relations de toutes les stations belges avec celles du Palatinat, du grand-duché de Bade, du Wurtemberg, de la Hesse et du Nassau, sont en voie d'élaboration.

Enfin, des négociations sont entamées pour éten-