

169. — 24 MAI 1882. — Loi portant reprise par l'État de la Senne, à partir des confins du territoire de Vilvorde, en amont de cette ville, jusqu'à son embouchure au Rupel, et sa classification au nombre des rivières navigables et flottables (1). (Monit. du 25 mai 1882.)

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

ART. 1^{er}. La Senne, à partir des confins du territoire de Vilvorde, en amont de cette ville, jusqu'à son embouchure au Rupel, est reprise par l'État et classée au nombre des rivières navigables et flottables.

ART. 2. Une loi ultérieure déterminera la part contributive de la province d'Anvers et de la province de Brabant, des communes et des particuliers.

Promulguons, etc.

(Contresignée, pour le ministre des tra-

vaux publics absent, par le ministre de l'intérieur, M. G. ROLIN-JAEQUEMYS.)

170. — 24 MAI 1882. — Loi portant classification de la Haine parmi les rivières navigables et flottables (2). (Monit. du 25 mai 1882.)

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

ART. 1^{er}. La Haine, depuis la ville de Mons jusqu'à la frontière française, est assimilée aux rivières navigables et flottables.

ART. 2. Il est ouvert au ministère des travaux publics un premier crédit de 50,000 fr. pour l'exécution des travaux propres à empêcher les inondations qui se produisent chaque année et à améliorer le régime de la rivière.

Une loi ultérieure déterminera la part

« Il aurait des conséquences trop onéreuses pour le trésor et ne se justifie pas par les mêmes considérations que le projet de loi.

« L'exemption s'explique, en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique, lorsque l'impôt, s'il était dû, tomberait en vertu de la loi à charge de la commune expropriante.

« Le droit d'enregistrement suppose, en effet, l'existence d'un intérêt privé, protégé, sauvegardé par l'État; on comprend que les communes en soient exonérées lorsqu'elles contractent pour une cause d'utilité publique.

« Mais l'immunité n'aurait plus la même raison d'être et deviendrait un privilège en matière d'impôts, si on l'appliquait à la revente aux particuliers des terrains de bordure, c'est-à-dire à des mutations qui, au point de vue de l'acquéreur, débiteur légal de l'impôt, ont pour mobile un intérêt purement privé.

« Il se peut, il est vrai, qu'en dernière analyse, la commune supporte indirectement une partie du droit de mutation, en ce sens qu'elle obtiendrait parfois, dans une mesure qu'il est d'ailleurs impossible de déterminer, un prix plus élevé de ses terrains, si les actes de vente étaient exempts du droit. C'est là un fait qui touche à la question si complexe de l'incidence de l'impôt et qui ne peut être une cause légitime d'exemption.

« On remarquera d'ailleurs que, dans l'occurrence, le bénéfice qui doit résulter pour le trésor de la revente des terrains de bordure, est l'un des motifs de l'exonération que le gouvernement propose d'accorder à la ville de Bruxelles.

« J'ai examiné s'il ne conviendrait pas de généraliser la mesure proposée, mais en la limitant aux cas identiques à celui que prévoit le projet de loi.

« Je n'ai pas proposé de disposition générale parce qu'il m'a paru que les occasions de l'appliquer seraient trop rares pour que cette disposition eût une utilité pratique, réelle, et parce que les cir-

constances pourraient, d'ailleurs, être très différentes.

« Il m'a donc paru préférable de réserver pour chaque cas exceptionnel qui pourrait se présenter l'appréciation de la législature. — Cette question pourra du reste être examinée ultérieurement. » (Docum. parl., p. 329.)

(1) Session de 1881-1882.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

Annales parlementaires. — Texte de la proposition de loi. Séance du 5 mai 1882, p. 1184. — Développement de cette proposition. Séance du 9 mai, p. 1183-1184.

Documents parlementaires. — Rapport. Séance du 11 mai 1882.

Annales parlementaires. — Discussion et adoption. Séance du 13 mai 1882, p. 1254-1255.

SÉNAT.

Documents parlementaires. — Rapport. Séance du 16 mai 1882.

Annales parlementaires. — Discussion et adoption. Séance du 16 mai 1882, p. 279.

(2) Session de 1881-1882.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

Annales parlementaires. — Texte de la proposition de loi. Séance du 5 mai 1882, p. 1184. — Développement de cette proposition. Séance du 9 mai, p. 1184-1186.

Documents parlementaires. — Rapport. Séance du 10 mai 1882.

Annales parlementaires. — Discussion et adoption. Séance du 13 mai 1882, p. 1251-1254.

SÉNAT.

Documents parlementaires. — Rapport. Séance du 16 mai 1882.

Annales parlementaires. — Discussion et adoption. Séance du 16 mai 1882, p. 279.

contributive de la province de Hainaut, des communes et des particuliers.

ART. 5. Le crédit de 50,000 francs ouvert par la présente loi sera couvert par les ressources ordinaires du trésor.

Promulguons, etc.

(Contresignée, pour le ministre des travaux publics absent, par le ministre de l'intérieur, M. G. ROLIN-JAEQUEMYS.)

(1) Session de 1881-1882.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

Documents parlementaires. — Exposé des motifs et texte du projet de loi. Séance du 18 avril 1882. — Rapport. Séance du 1^{er} mai.

Annales parlementaires. — Discussion. Séances des 12 mai 1882, p. 1236 et 13 mai, p. 1244-1247.

SÉNAT.

Documents parlementaires. — Rapport. Séance du 16 mai 1882.

Annales parlementaires. — Discussion et adoption. Séance du 16 mai 1882, p. 279.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

Messieurs,

J'ai l'honneur de soumettre aux délibérations de la chambre un projet de loi dont l'objet est de donner au gouvernement les pouvoirs nécessaires pour autoriser, à la demande des concessionnaires de chemins de fer, certaines modifications aux clauses des cahiers des charges concernant les tarifs des péages.

Les cahiers des charges des chemins de fer concédés stipulent généralement comme système de tarifs et comme maxima de péages, le système et les prix qui fonctionnent sur le réseau de l'Etat à l'époque de la concession.

À la suite des transformations multiples qu'on leur a fait subir, les tarifs de l'Etat se sont de plus en plus écartés de ceux prévus par les divers cahiers des charges; il en est résulté que tout en étant plus avantageux dans leur ensemble que ces derniers, ils présentent, pour quelques cas, des prix supérieurs.

Plus d'une fois, les compagnies concessionnaires ont été autorisées à substituer, dans leur trafic intérieur, les prix et les conditions des tarifs de l'Etat ou des tarifs qui s'en rapprochent, à ceux stipulés par leurs cahiers des charges. Ces autorisations ont été accordées aux compagnies qui, dans leurs relations de service mixte, avaient adopté déjà les barèmes de l'Etat ou des barèmes analogues, principalement dans un but d'uniformité.

Ainsi, la Compagnie du chemin de fer du Nord (lignes Nord-Belges) a été autorisée à appliquer aux transports de marchandises à grande vitesse les prix du barème de l'Etat en lieu et place de ceux de sa concession.

Plus tard, cette même compagnie, dont le cahier des charges ne prévoit qu'une catégorie de prix pour voyageurs, sans distinction de trains, a demandé l'autorisation de créer des coupons express comportant, comme ceux de l'Etat, une majoration

171. — 24 MAI 1882. — Loi qui permet au gouvernement d'accorder des dérogations aux clauses des cahiers des charges des concessions de chemins de fer (1). (Monit. du 25 mai 1882).

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

ART. 1^{er}. Le gouvernement peut autoriser

de 25 p. c. sur le prix des billets ordinaires, et elle a proposé en même temps d'établir des coupons aller et retour avec réduction de 20 p. c. sur les prix des coupons simples.

Dans son ensemble, la combinaison était tout à l'avantage du public; elle fut approuvée.

En vue de compléter l'assimilation de son système de tarifs à celui de l'Etat, la Compagnie Nord-Belge a enfin demandé récemment l'autorisation d'étendre le barème de l'Etat à son trafic local de petite vitesse.

Le département des travaux publics, tenant compte des avantages que la mesure présentait au point de vue de l'intérêt général, se montra disposé à donner son approbation.

La Compagnie Nord-Belge, de même que le gouvernement, avait lieu d'espérer que les réformes introduites dans ses tarifs pour ce qui concerne la grande vitesse et les voyageurs, de même que celles projetées pour la petite vitesse, seraient accueillies sans objection aucune du public.

Il n'en a néanmoins pas été ainsi d'une manière générale.

Sur le refus d'un voyageur muni d'un billet de retour de 1^{re} classe de train-omnibus de payer une surtaxe de 25 p. c. qui lui était réclamée pour prendre place en train express, procès-verbal fut dressé à sa charge.

Le tribunal de simple police de Huy acquitta le voyageur et déclara la compagnie non fondée dans sa revendication.

Le jugement confirmé en appel par le tribunal de première instance de Huy décide que c'est sans droit que la compagnie fait payer pour les trains express des prix supérieurs de 25 p. c. à ceux dont la perception lui a été concédée.

D'autres réclamations de ce genre sont annoncées.

Dans ces conditions, la compagnie hésite à maintenir le tarif favorable pour voyageurs qu'elle a introduit et à compléter l'assimilation de ses tarifs de petite vitesse à ceux de l'Etat.

D'autre part, il est aussi à craindre que des réclamations une fois admises en défaveur de la Compagnie Nord-Belge, d'autres du même genre ne viennent à se produire ailleurs, et qu'ainsi l'unification souhaitée d'une manière générale ne soit remise en question.

En présence de ce fait, il est désirable que le gouvernement soit investi des pouvoirs nécessaires pour autoriser, sur leur demande, les compagnies concessionnaires à substituer aux péages de leur concession les tarifs en vigueur sur les lignes de l'Etat, du moment où ceux-ci sont dans leur ensemble plus favorables à l'intérêt général que les premiers.

Le gouvernement pourra d'ailleurs apprécier, chaque fois que des tarifs seront soumis à son homologation, s'il n'y a pas lieu, en prévision du cas