

ART. 2. Sont abrogés les articles 10 et 17 de la loi du 28 juin 1882 sur la contribution personnelle, ainsi que le dernier alinéa de l'article 1^{er} de la loi du 30 juillet 1889.

ART. 3. La présente loi est applicable à partir du 1^{er} janvier 1893.

III. — RAPPORT FAIT AU SÉNAT, LE 12 JUILLET 1893, PAR LA COMMISSION DES FINANCES (1). (Doc. parl., 1892-1893, p. 98.)

Messieurs,

La loi du 9 août 1889 a eu pour but de favoriser, par l'exemption de la contribution personnelle, la construction et la location d'habitations ouvrières donnant des garanties d'hygiène et de moralité, et leur acquisition par les travailleurs. A cette fin, le législateur a entendu que l'ouvrier profitât de l'exemption efficacement et exclusivement.

Or, à partir de 1891, des agents de l'administration, combinant l'interprétation des articles 10 et 17 de la loi du 28 juin 1882 et de l'article 10 de la loi du 30 juillet 1889, ont cru pouvoir exempter non seulement les habitations d'ouvriers directement débiteurs de l'impôt, c'est-à-dire les maisons entières ou les parties de maison prises en location du propriétaire ou du premier locataire non occupant, mais aussi les logements d'ouvriers non débiteurs vis-à-vis du fisc, c'est-à-dire les chambres et appartements pris en location du principal occupant et dont la contribution y afférente incombe en principe à ce dernier.

Il a été constaté que cette extension d'exemption n'a guère profité qu'aux propriétaires ou aux locataires principaux qui, pour la plupart, ont maintenu, sans diminution, les loyers de leurs locataires ou sous-locataires ouvriers.

Telles ne furent pas les intentions du législateur de 1889. Celui-ci a voulu exempter de la contribution personnelle l'ouvrier débiteur direct du fisc, sans distinguer d'ailleurs entre l'ouvrier occupant une maison entière et celui qui occupe une partie de maison, mais il n'a certes pas visé à exempter de l'impôt et à favoriser les maisons-casernes, aussi funestes pour les mœurs que pour la santé.

D'autre part, l'expérience a prouvé que le taux du revenu cadastral servant de base à l'exemption accordée par la loi du 9 août 1889 ne répond pas non plus complètement à la pensée du législateur.

C'est avec la préoccupation de restituer entièrement à l'article 10 de la loi sur les habitations ouvrières l'esprit dans lequel il a été conçu, que la Chambre des représentants a voté, le 28 juin 1893,

par 83 voix contre 2 et 1 abstention, le projet de loi actuellement soumis aux délibérations du Sénat.

La Chambre des représentants n'a pas adopté un amendement tendant à refuser l'exemption de la contribution personnelle aux ouvriers qui louent ou cèdent une partie de leur habitation, ne fût-ce qu'à un seul sous-occupant. La Chambre a pensé que, sans doute, l'occupation strictement réduite à un seul ménage serait l'idéal, mais que l'acquisition de maisons ouvrières réunissant les conditions désirables dépasserait souvent les forces d'un ménage isolé. C'est pourquoi elle n'a pas exclu de l'exemption l'ouvrier qui se borne à louer ou à céder une partie de son habitation à un seul sous-occupant. Elle a voulu avant tout faciliter à l'ouvrier le moyen d'échapper aux antrès de la promiscuité.

Votre commission des finances vous propose, Messieurs, d'émettre, à votre tour, un vote affirmatif afin de donner à l'excellente loi sur les habitations ouvrières sa véritable et pleine efficacité.

Le rapporteur,
COOREMAN.

Le vice-président,
HARDENPONT.

339. — 18 JUILLET 1893. — Loi portant allocation d'une pension, sur le trésor public, à la dame Henriette Housmans, veuve Van Rysselberghe (2). (Monit. du 21 juillet 1893.)

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

Art. 1^{er}. Il est accordé, à charge du Trésor public, une pension annuelle de cinq mille francs (5,000 fr.), insaisissable et incessible, à la dame Henriette Housmans, veuve de M. François Van Rysselberghe, en son vivant électricien consultant du département des chemins de fer, postes et télégraphes.

Art. 2. Si elle se remarie, elle perdra ses droits à la pension, qui sera réversible, comme en cas de décès, sur la tête de ses

(2) Session de 1892-1893.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

Documents parlementaires. — Exposé des motifs et texte du projet de loi. Séance du 28 mars 1893, p. 212. *Annales parlementaires.* — Dépôt du rapport. Séance du 28 avril 1893, p. 1891. — Discussion et adoption. Séance du 4 juillet 1893, p. 1812 à 1815.

SÉNAT.

Annales parlementaires. — Dépôt du rapport. Séance du 12 juillet 1893, p. 448. — Discussion et adoption. Séance du 13 juillet 1893, p. 447-448.

(1) Présents : MM. Hardenpont, vice-président ; Dominique Brunard, le comte Le Galle, de Lhonnex, Léonart, et Cooreman, rapporteur.

enfants mineurs, sans que les droits résultant de cette réversion puissent, en aucun cas, attribuer à chaque enfant au delà de 1,000 fr. annuellement, pendant leur minorité.

Art. 3. Cette pension prendra cours à dater du 1^{er} mars 1893.

Promulguons, etc.

(Contresignée par le ministre des finances,
M. A. BEERNAERT.)

340. — 18 JUILLET 1893. — Arrêté royal par lequel la Société nationale est autorisée à établir et à exploiter, à titre de partie intégrante du chemin de fer vicinal concédé de Clavier à Comblain-au-Pont, l'extension de ce chemin de fer s'étendant sur le territoire de la commune d'Anthistes. (Moniteur du 27 juillet 1893.)

341. — 18 JUILLET 1893. — Arrêté royal autorisant la réunion des concessions d'Abhooz, Bon-Espoir et Bons-Amis, Chertal et Bonne-Foi-Homvent-Hareng. (Moniteur des 31 juillet-1^{er} août 1893.)

342. — 18 JUILLET 1893. — Arrêté ministériel. — Admission des wagons des particuliers sur les chemins de fer de l'État belge. (Monit. des 28-29 août 1893.)

Le ministre des chemins de fer, postes et télégraphes (M. J. VANDENPEEREBOOM),

Revu les arrêtés ministériels du 10 septembre 1872 et du 10 octobre 1873 déterminant les conditions générales auxquelles les particuliers peuvent être autorisés actuellement à employer les wagons leur appartenant pour des transports à effectuer par le chemin de fer de l'État;

Considérant :

1^o Que l'État belge doit, d'une manière générale, supporter les conséquences des accidents et avaries survenant, sur son réseau, aux wagons des particuliers;

2^o Que l'administration des chemins de fer de l'État n'a, en quelque sorte, aucune garantie au point de vue de la solidité des différentes pièces employées à la construction des dits véhicules;

3^o Qu'il y a lieu de compléter et de modifier les conditions générales prérappelées, lesquelles d'ailleurs ne sont plus régulièrement appliquées dans certaines de leurs dispositions essentielles. (Obligation d'être raccordé au chemin de fer de l'État. — Minimum de 40 wagons. — Payement de redevances d'emploi, etc.)

Sur la proposition de l'administration des chemins de fer de l'État,

Arrête :

Art. 1^{er}. Les conditions générales faisant l'objet des arrêtés ministériels précités du 10 septembre 1872 et du 10 octobre 1873, sont rapportées et remplacées par celles indiquées au règlement ci-joint.

Art. 2. Le règlement ci-annexé ne s'applique pas aux wagons privés agréés antérieurement à la date du 1^{er} octobre 1893, à partir de laquelle le présent arrêté sera mis en vigueur. — Ces wagons resteront soumis aux conditions indiquées dans les contrats d'agrément.

Conditions générales réglant l'admission des wagons des particuliers sur les chemins de fer de l'État.

I

ART. 1^{er}. Tout particulier peut être autorisé à mettre en circulation des wagons lui appartenant, pour le transport des marchandises par charges complètes.

L'administration n'est point tenue d'admettre des charges incomplètes dans ces wagons.

Une charge est réputée complète lorsqu'elle pèse 2,000 kilogrammes au moins, ou que, par sa nature, elle exige l'emploi d'un wagon.

ART. 2. Les wagons privés doivent être appropriés à la nature des transports à effectuer.

Deux wagons sur cinq doivent être munis d'un frein à vis avec guérite, à moins d'une autorisation contraire de l'administration des chemins de fer de l'État.

ART. 3. En général, les wagons de 10 et 20 tonnes seront conformes aux modèles adoptés, en dernier lieu, par l'administration des chemins de fer de l'État. Toutefois, il pourra être admis des dispositions différentes pour les châssis et les caisses de ces véhicules.

Les plans des châssis et des caisses non conformes aux modèles de l'administration des chemins de fer de l'État, de même que les plans des wagon de plus de 20 tonnes seront soumis à l'approbation préalable de M. le ministre des chemins de fer, postes et télégraphes.

ART. 4. Toutes les pièces pouvant contribuer à la sécurité et entrant dans la construction des wagons privés, notamment les pièces essentielles du châssis