

de donner hypothèque, au profit de l'État, sur les immeubles qu'elle a acquis pour l'exécution desdits travaux (1).

Art. 2. La présente loi sera obligatoire le lendemain de sa publication.

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

Contre-signé par le ministre de la guerre, M. le baron CHAZAL et par le ministre des finances, M. FRÈRE-ORDAN).

guerre se soit écarté des limites de son droit : ce droit, tout rigoureux qu'il pouvait être, il le puisait dans le cahier des charges, et en l'exerçant, il n'avait pas à se préoccuper des intérêts de la société. Mais nous tenons à faire ressortir que c'est grâce à ce déploiement inusité de matériel et de personnel que la compagnie a pu, non-seulement remplir ses obligations, mais encore donner à ses travaux cette vive impulsion à laquelle l'État attache le plus grand prix. Nous nous sommes demandé si, à ce point de vue seul, il n'était pas du devoir du gouvernement de tenir compte à la compagnie d'une partie des sacrifices auxquels elle s'est prêtée, en lui assurant un concours qui, tout en facilitant la marche de son entreprise, ne peut, sous tous les rapports, qu'être profitable à l'État.

Indépendamment des dépenses que les expropriations de terrains ont exigées les travaux exécutés jusqu'au 1<sup>er</sup> janv. 1862 ont coûté environ 8,150,000 fr.; ceux qui restent à exécuter représentent une valeur de près de 30 millions.

Pour que la compagnie soit en mesure de leur imprimer la vigueur qu'elle a déployée jusqu'à présent, malgré les retards et les obstacles qu'elle a rencontrés, de nouvelles dépenses d'installation sont jugées nécessaires. Ainsi, comme nous venons de le dire, la compagnie devrait donner un plus grand développement à la fabrication des briques; elle devrait construire un nouvel embarcadère sur l'Escaut et augmenter son matériel de traction et son matériel roulant dans de notables proportions. Tous ces nouveaux travaux, qu'elle prend l'engagement d'exécuter, nécessiteront de sa part une nouvelle immobilisation de capitaux. Or, il ne faut pas perdre de vue, et on croit utile de le répéter, que si la compagnie est intéressée à activer les travaux dans le but de couvrir le plus promptement possible les avances qu'elle a dû faire et qu'elle s'engage encore à faire, l'État, de son côté, ne l'est pas moins à ce que les fortifications d'Anvers soient achevées dans un délai assez rapproché pour qu'elles répondent au but que l'on s'est proposé en les décrétant. Encore une fois, serait-il juste et raisonnable que, dans cette occurrence, le gouvernement, se retranchant rigoureusement derrière le cahier des charges, s'abstînt de seconder la compagnie, alors surtout que son concours, loin de compromettre les intérêts du trésor, doit lui offrir des avantages et lui donner des garanties sérieuses de bonne et de prompt exécution ?

Les immobilisations constituent une partie de la valeur des travaux; mais on n'en reçoit le prix que par fraction, à mesure que les travaux sont acceptés. D'autre part, il y a nécessairement, dans les approvisionnements préparés, dans les chantiers et à pied-d'œuvre, des valeurs considérables qui ne peuvent être payées qu'après la réception des travaux, suivant les termes de l'art. 29 de la loi de comptabilité.

215. — 10 MAI 1862. — Loi relative aux concessions de péages (2). (Monit. du 16 mai 1862.)

Léopold, etc. Les chambres ont adopté et nous sanctionnons ce qui suit (3) :

Art. 1<sup>er</sup>. Le gouvernement est autorisé à concéder des péages pour un terme qui n'excédera pas quatre-vingt-dix ans, en se conformant aux lois existantes.

Sont exceptées de la présente disposition les concessions tant pour travaux de canalisation des

Il a paru juste au gouvernement, dans une affaire aussi exceptionnelle, de demander à la chambre les pouvoirs nécessaires pour faire des paiements à compte à la compagnie.

Il s'agit d'autoriser une dérogation à l'art. 20 de la loi du 15 mars 1846 sur la comptabilité de l'État, aux termes duquel aucun marché, aucune convention pour travaux et fournitures, ne peut stipuler d'à-compte que pour un service fait et accepté.

L'exception que le gouvernement vous propose d'appliquer à la compagnie du matériel des chemins de fer pose toutefois une limite aux à-compte; ils ne pourront excéder cinq millions de francs...

(1) La condition imposée à la compagnie, de donner hypothèque sur les immeubles qu'elle a acquis pour l'exécution des travaux, ne se trouvait pas dans le projet. Elle a été ajoutée sur la proposition de la section centrale et avec l'assentiment du gouvernement.

(2) *Annales parlementaires. Session de 1861-1862.*

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS. Exposé des motifs et texte du projet de loi. Séance du 20 mars 1862, p. 1004. — Rapport. Séance du 9 avril, p. 1180-1181. — Discussion et adoption. Séance du 11 avril, p. 1177-1178.

SÉNAT. Rapport. Séance du 1<sup>er</sup> mai 1862, p. 177. — Discussion générale. Séance du 6 mai, p. 203. — Discussion des articles et adoption. Séance du 8 mai, p. 222.

(3) « La loi du 19 juillet 1832 (*Pass.*, n° 519), disait M. le ministre des travaux publics dans l'*Exposé des motifs* de la loi actuelle, a déjà été prorogée dix-sept fois et doit l'être une dix-huitième fois, ses effets ayant cessé de nouveau au 1<sup>er</sup> janvier 1862, aux termes de la dernière loi de prorogation.

« Elle a obtenu la sanction d'une expérience de plus de vingt-neuf années consécutives d'application.

« Par suite de la restriction y introduite en dernier lieu, les pouvoirs qu'elle accorde au gouvernement sont limités aux concessions de ponts, de routes, de passages d'eau et à celles de canaux et chemins de fer n'ayant pas plus de dix kilomètres de longueur.

« L'opportunité de son maintien avec cette restriction, doit, aujourd'hui, paraître hors de doute.

« Il faudra donc continuer à la proroger, à moins de convertir cette loi temporaire en loi permanente.

« La section centrale de la chambre des représentants pour le budget du département des travaux publics, à l'examen de laquelle le projet de loi de prorogation du 26 décembre 1859 avait été renvoyé, s'est prononcée en faveur de ce dernier projet. Elle a engagé le gouvernement à en proposer l'adoption en 1862.

« Le gouvernement croit d'autant plus devoir déférer à ce vœu, qu'à ses yeux aussi il n'y a pas de

fleuves et des rivières que pour les canaux et lignes de chemin de fer de plus de dix kilomètres de longueur.

Art. 2. Les péages à concéder aux personnes, aux sociétés, qui se chargent de l'exécution de travaux publics, sont fixés pour toute la durée de la concession.

Art. 3. Aucune stipulation ne pourra interdire, en faveur des concessionnaires, l'établissement d'autres communications, dans un rayon déterminé.

Art. 4. Aucune concession ne peut avoir lieu que par voie d'adjudication publique, et qu'après enquête sur l'utilité des travaux, le taux du péage et sa durée.

Art. 5. Les péages pour l'exécution des travaux publics, entrepris par les autorités communales et provinciales dans l'étendue de leurs territoires, sont autorisés par le Roi.

Art. 6. Les péages sur une route vicinale ou sur un pont ne sont autorisés qu'ensuite d'une information dans les communes environnantes.

Les péages sur une route provinciale ne sont autorisés qu'ensuite d'une affiche dans les communes qu'elle traverse.

Art. 7. La présente loi sera obligatoire le lendemain de sa publication.

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

Contre-signé par le ministre des travaux publics, M. JULES VANDERSTICHELEN.

216. — 10 MAI 1862. — Loi qui ouvre au département des travaux publics un crédit spécial de 5,899,000 francs (1). (Monit. du 16 mai 1862.)

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

Art. 1<sup>er</sup>. Il est ouvert au département des travaux

publics un crédit spécial de cinq millions huit cent quatre-vingt-dix-neuf mille francs (fr. 5,899,000), destiné à l'extension et à l'amélioration du matériel d'exploitation des chemins de fer de l'État ainsi qu'au remplacement des ponts provisoires établis sur la Sambre.

Art. 2. Ce crédit sera couvert au moyen de bons du trésor.

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

Contre-signé par le ministre des travaux publics, M. JULES VANDERSTICHELEN.

217. — 12 MAI 1862. — Arrêté royal portant qu'il sera pourvu d'office à la construction d'un bâtiment d'école à Florenville. (Moniteur du 14 mai 1862.)

218. — 15 MAI 1862. — Liste des brevets d'industrie déliés par arrêtés ministériels de cette date. (Monit. du 17 mai 1862.)

219. — 16 MAI 1862. — Arrêté royal qui déclare qu'il y a utilité publique à agrandir la station de Longdoz (Liège), du chemin de fer de Namur à Liège, et que les terrains nécessaires à cet agrandissement seront acquis, au besoin, par voie d'expropriation forcée. (Monit. du 21 mai 1862.)

220. — 16 MAI 1862. — Arrêté royal qui rend applicable aux chemins de fer concédés, le règlement de police du 10 février 1857. (Monit. du 21 mai 1862.)

Léopold, etc. Revu notre arrêté du 10 février 1857 relatif à la police du chemin de fer de l'État et pris en exécution de la loi du 12 avril 1855 :

motif pour continuer à n'appliquer qu'à titre d'essai la loi du 19 juillet 1832, l'utilité de cette loi, telle qu'elle a été modifiée par les dernières lois de prorogation, ayant été pleinement démontrée par l'expérience.

« En conséquence, il a l'honneur de soumettre aux délibérations des chambres législatives un projet de loi destiné à donner à la loi du 19 juillet 1832, un caractère définitif qui vienne enfin clore la liste si longue des prorogations dont cette loi a été l'objet. » (*Ann. parlém.*, p. 1004.)

Le projet était conçu en ces termes :

« Article unique. La loi temporaire du 19 juillet 1832, sur les concessions de péages, est rendue permanente.

« Néanmoins, aucun canal, aucune ligne de chemin de fer de plus de dix kilomètres de longueur, ne

pourront être concédés qu'en vertu d'une loi. »

La section centrale se rallia à la proposition de donner à la loi un caractère définitif. Mais « afin de ne pas devoir, dans l'application, recourir au texte d'une loi temporaire plusieurs fois prorogée » elle proposa la rédaction qui a passé dans la loi.

Le projet a été adopté, sans observations.

(1) *Annales parlementaires. Session de 1861-1862.*

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS. Exposé des motifs et texte du projet de loi. Séance du 30 janvier 1862, p. 632-634. — Rapport. Séance du 21 février, p. 849-851. — Discussion et adoption. Séance du 20 mars, p. 972-975.

SÉNAT. Rapport. Séance du 1<sup>er</sup> mai 1862, p. 177-178. — Discussion générale. Séance du 6 mai, p. 202. — Discussion des articles et adoption. Séance du 8 mai, p. 221-222.