

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 2 MARS 1838.

RAPPORT

*Fait par M. E. DE JAEGHER, au nom de la commission spéciale (1),
sur le projet de loi relatif à la taxe des barrières.*

MESSIEURS,

Établie en Belgique depuis une époque déjà reculée, la taxe des barrières a été maintenue en 1831 par le Congrès national.

Légèrement modifiés, les décrets dont elle faisait l'objet, ont été remplacés par les lois des 18 mars 1833 et 12 mars 1834.

Chaque année, depuis lors, ces lois ont été prorogées, et à l'approche du terme où la dernière prorogation expire, le gouvernement avait à saisir la Chambre d'un travail tendant à assurer la perception ultérieure.

Vous présenter pour l'exercice prochain un projet de loi qui, sauf la date, n'eût été que la reproduction de celui adopté, pour ainsi dire sans discussion en 1837, eût été pour lui le plus simple et le plus facile; mais, après le temps d'épreuve qu'a subi la loi en vigueur, les inconvénients auxquels prête le caractère temporaire qui la distingue, n'eussent, à ses yeux, plus trouvé d'excuse suffisante dans les motifs qui ont fait différer jusqu'ici de la ranger au nombre des lois permanentes.

Cette modification de principe a en conséquence pris place dans le projet que vous avez envoyé à l'examen de la commission dont je suis l'organe.

A chaque fois qu'il s'est agi de continuer pour une année au gouverne-

(1) La commission était composée de MM. ÉLOY DE BURDINNE, *président*, SCHRYVEN, D'HOF-SCHMIDT, PIRMEZ, MAERTENS, LIEDTS, et DE JAEGHER, *rapporteur*.

ment le droit de percevoir la taxe des barrières d'après la législation existante, l'adoption de la disposition proposée n'a pas éprouvé de difficulté; à chaque fois, au contraire, qu'il s'est agi de lui donner plus de durée, la crainte de se voir entraîné dans des discussions trop longues pour le temps disponible en a fait désister.

Votre commission a cherché à se rendre compte de cette distinction.

L'utilité et la nécessité de la taxe des barrières n'ont, dans aucune des discussions précédentes, guère été contestées.

Juste dans son application, d'une perception facile, exempte de tout arbitraire, elle a une destination conforme aux véritables intérêts du pays, puisqu'elle sert à entretenir les routes existantes dans l'état de viabilité et à construire des routes nouvelles.

En présence de ces considérations longuement développées dans l'exposé des motifs, et qui militent en faveur de son maintien, votre commission n'a pas attaché grande importance à rechercher si le Congrès a voulu prendre une mesure temporaire, ou entendu continuer le système suivi par le gouvernement déchu.

Qu'il ait eu cette dernière intention, c'est toutefois ce qu'autorise à croire le texte même du premier des décrets du 6 mars 1831, qui à l'art. 3 règle l'emploi de la taxe d'une manière qui exclut toute idée d'abolition prochaine; que la Chambre s'y soit implicitement associée, c'est ce qui est à déduire de l'art. 2 de la loi du 2 mai 1836, relative au crédit des six millions, qui porte *que les intérêts et l'amortissement de l'emprunt seront prélevés sur l'excédant des produits des barrières.*

Le Congrès a maintenu la taxe des barrières, et il en a réglé l'emploi d'une manière qui exclut toute idée d'abolition prochaine; la Chambre l'a annuellement confirmée, et a en outre disposé de son excédant pour un grand nombre d'années; faut-il, dans cet état de choses, imprimer ou non à la loi un caractère plus permanent? Telle est la question que votre commission s'est posée.

Pour l'affirmative militent des considérations d'intérêt et de bonne administration; pour la négative, des scrupules constitutionnels, des objections matérielles; nous tâcherons d'examiner succinctement les unes et les autres.

Si le gouvernement avait, en 1831, réclamé le droit de concéder les barrières pour un terme de plusieurs années, il aurait infailliblement opéré dans un sens défavorable aux intérêts du trésor; ébranlée par les événements politiques, la confiance publique n'était en effet pas encore suffisamment rétablie à cette époque pour que le taux de l'adjudication ne dût s'en ressentir; ces circonstances n'existant plus, les raisons qui rendirent momentanément préférables les baux à courts termes ont cessé avec elles.

Les avantages qu'offrirait les baux de plus d'une année sont incontestables.

D'abord, la concurrence serait stimulée par le plus de stabilité et d'importance des marchés; puis, au lieu de se reproduire chaque année, les frais d'adjudication, du timbre, d'enregistrement, d'impression, de voyage et de

séjour, se répartiraient sur plusieurs, et permettraient aux adjudicataires d'en reporter l'économie sur leurs offres; enfin, ils feraient disparaître le défaut de coïncidence qui existe aujourd'hui entre l'année financière et l'année des baux, défaut qui ne permet que d'évaluer par comparaison le produit annuel des fermages, et oblige à ne porter au budget des voies et moyens qu'un chiffre fictif susceptible de présenter un déficit tout aussi bien qu'un excédant plus ou moins considérable.

S'il en était du produit des barrières comme de celui des accises, de l'enregistrement, ou de toute autre source des revenus de l'État, cette dernière considération pourrait paraître peu importante, puisque dans les prévisions du budget suivant se présenteraient les moyens de régulariser la différence; mais le produit des barrières formant un fonds spécial sur lequel doivent être prélevés les frais d'entretien des routes existantes, il résulte de la disposition actuelle des choses que c'est toujours dans l'incertitude si les ressources seront suffisantes que sont exécutés les travaux d'entretien. La conséquence immédiate en est que, tant pour ces travaux que pour ceux de nouvel établissement de routes, il est procédé avec la réserve que commande l'emploi de moyens chanceux en deçà desquels fait constamment rester la crainte de la possibilité de les dépasser.

Ces considérations ne sont pas neuves; elles ont déjà, à l'appui de propositions tendantes à ce que les adjudications n'aient pas lieu pour une année seulement, été présentées à différentes reprises par plusieurs membres de cette Chambre qui ont des connaissances pratiques en cette matière, et si elles n'ont pas prévalu, ce n'est pas parce qu'elles ont été combattues, mais parce qu'à défaut de temps elles n'ont pas été examinées.

La principale objection opposée à la demande d'adjudication des barrières pour un terme plus long que celui d'une année, est tirée de l'art. 111 de la Constitution, conçu en ces termes :

Les impôts au profit de l'État sont votés annuellement.

Les lois qui les établissent n'ont de force que pour un an, si elles ne sont renouvelées.

Votre commission s'est d'abord demandé, si la taxe des barrières doit être considérée comme un impôt, et à l'unanimité elle a résolu négativement cette question. La taxe des barrières n'est à ses yeux qu'un péage, tel que le définit l'exposé des motifs; le prix d'une chose; une indemnité pour l'usure des routes; l'intérêt des capitaux d'établissement et les frais d'administration.

Fût-elle considérée comme un impôt, elle n'a pas admis que l'article précité de la Constitution pût interdire le mode d'adjudication des fermages pour plus d'une année.

La Constitution défend de voter un impôt pour plus d'une année, mais elle ne défend pas de déterminer pour plus d'une année le mode de perception de cet impôt. Si la Constitution devait être interprétée dans le sens absolu qu'on lui donne, il ne suffirait pas de réviser chaque année la loi qui nous occupe, mais encore celles sur le personnel, les patentes, le timbre, toutes les lois financières enfin.

Le taux de la taxe des barrières a subi l'épreuve du temps ; jamais la Chambre ne s'est montrée disposée à le réduire ; aujourd'hui que , par l'adoption de la loi de 1836 sur l'emprunt des six millions , elle a disposé , pour une part assez considérable et un terme assez long , de l'excédant de son produit , il serait peu rationnel de la croire changée d'avis.

Ce taux une fois admis comme convenable , à quoi bon en agir à son égard autrement qu'à l'égard des lois précitées , toutes aussi sujettes à nécessiter un jour des modifications ?

Le contrat , dit-on , une fois passé pour plus d'une année , lierait le gouvernement. Cette objection n'est pas sérieuse : au budget des voies et moyens doit figurer annuellement le chiffre de l'impôt , et de la disposition de la législature sur ce chiffre dépend nécessairement l'exécution du contrat. Que le chiffre soit supprimé ou la taxe modifiée , et le contrat perd , par le fait , sa condition d'existence.

Le vote annuel du chiffre porté au budget des voies et moyens satisferait donc au vœu de la Constitution ; la loi qui fixe le taux de la taxe subirait la condition du renouvellement annuel dans la même forme que les lois financières , et , par le droit de résiliation réservé au gouvernement , les intérêts du fonds spécial seraient garantis.

Une autre objection contre les baux à longs termes , est basée sur la prétendue imperfection de la classification des routes et le placement arbitraire des poteaux.

Les baux une fois passés , dit-on , il ne serait plus question de loi générale , plus question de nouvelle classification des routes , plus question de révision de l'emplacement des poteaux.

Votre commission n'a d'abord pas pu confondre la classification des routes avec la loi qui détermine le taux de la taxe. Cette classification doit faire l'objet d'une loi spéciale , tout-à-fait indépendante qu'elle est de l'impôt. Quant aux poteaux , le nombre à établir étant , à l'art. 3 du projet qui renferme une disposition nouvelle à cet égard , déterminé d'après les distances , et les autorités provinciales ayant déjà , en 1835 , toutes été entendues sur la convenance de leurs lieux d'emplacement , la commission a pensé que s'ils présentaient encore quelques irrégularités , il pourrait y être successivement remédié à mesure que les réclamations seraient instruites , sans que pour cela les intérêts particuliers qui s'en trouveraient froissés dussent être un obstacle à l'adoption d'une mesure conseillée par l'intérêt général.

Cette question de principe ainsi examinée par elle , votre commission a procédé à l'examen des divers articles du projet.

ARTICLE PREMIER.

La taxe des barrières continuera à être perçue à partir du 1^{er} avril 1838 à minuit , conformément aux lois des 18 mars 1833 et 12 mars 1834.

ART. 2.

Le droit de barrière sera perçu aux endroits déterminés par le tableau joint à la présente loi.

ART. 3.

L'emplacement des barrières sur les routes nouvelles, ainsi que les changements qui deviendraient nécessaires au tableau ci-annexé, sera réglé par le gouvernement d'après les principes suivants :

Il ne pourra y avoir plus d'une barrière à raison d'une distance de 5,000 mètres.

Toutefois le poteau pourra être placé dans l'espace de 500 mètres en deçà ou au delà du point que la distance des 5,000 mètres déterminerait rigoureusement.

Les deux premiers articles n'étant que la reproduction de ceux votés annuellement par la législature depuis 1834, ont été adoptés sans observations.

L'art. 3 a paru à la commission renfermer une disposition nouvelle, qui doit faire cesser bien des objections.

Lors de la discussion du projet de loi des barrières en 1835, des plaintes furent articulées contre l'emplacement arbitraire des poteaux. A entendre certains orateurs il se serait trouvé des localités où, sur une distance qui ne comportait qu'une barrière, on en avait placé trois, d'autres où, sur une distance qui en comportait trois, on n'en avait placé qu'une. Ces plaintes, qu'elles aient ou non été fondées, trouveront leur apaisement dans la disposition nouvelle qui empêche qu'elles se reproduisent avec fondement.

La commission n'a pu reconnaître toutefois, que si le lieu d'emplacement peut ne pas toujours avoir été déterminé rigoureusement d'après ce principe, ce n'est pas le nombre des poteaux qui autorise à le croire, puisque, comme l'établit l'exposé des motifs à la pag. 28, sur une distance qui permettait l'établissement de 584 barrières, il ne s'en est trouvé établies en 1837 que 577.

La tolérance de 500 mètres réclamée par le gouvernement a été jugée nécessaire, et l'article adopté tel qu'il est conçu.

ART. 4.

La durée des baux ne pourra excéder trois années.

La faculté de résilier à des époques ou pour des cas annoncés avant la mise en adjudication, et rappelée dans le procès-verbal d'adjudication, pourra être stipulée en faveur tant du gouvernement que de l'adjudicataire.

L'adjudication se fera soit aux enchères, soit au rabais.

La commission s'étant occupée en premier lieu du principe consigné au § 1^{er} de cet article, ses motifs d'adoption ont déjà été déduits en tête de ce rapport.

L'exposé des motifs fait connaître quelles sont les considérations qui ont présidé à la rédaction du second paragraphe.

S'en référant à ces motifs, la commission a trouvé juste que la clause de résiliation fût réciproque, et servît en même temps de garantie pour l'adjudicataire et pour le gouvernement.

Cette clause satisfait aussi aux scrupules constitutionnels, puisque telle qu'elle est rédigée, la disposition permet au gouvernement de se réserver la faculté de résilier les baux pour le cas du rejet du budget des voies et moyens, dont l'art. 1^{er} doit stipuler annuellement le maintien de toutes les lois financières.

Le dernier paragraphe de cet article, ne figure pas dans le projet de loi tel qu'il a été soumis à la Chambre, et n'a été présenté par M. le ministre des travaux publics qu'au sein de la commission.

Voici les motifs sur lesquels il l'a appuyé :

Sous le gouvernement précédent l'adjudication des barrières a toujours eu lieu aux *enchères*, et ce mode a continué à être mis en usage depuis 1830.

A différentes reprises on a agité la question de savoir s'il ne convenait pas de lui substituer le mode de rabais, et cette question a toujours été controversée.

Quelques gouverneurs et ingénieurs en chef se sont prononcés en faveur du mode d'adjudication au rabais; d'autres l'ont repoussé comme étant le moins avantageux aux intérêts du trésor, et ils s'appuyaient à cet égard sur les résultats favorables obtenus par le mode contraire.

En général il est certain, et cela est attesté par les personnes qui ont souvent assisté à des adjudications de barrières, que le mode d'*enchères et à l'extinction des feux* stimule singulièrement les concurrents; néanmoins on soutient, dans le Hainaut par exemple, que l'adjudication au rabais, en déjouant certaines manœuvres, serait avantageuse aux intérêts du trésor.

Il serait donc à désirer que l'administration fût libre de choisir entre les deux modes, selon les localités et les circonstances.

La disposition réclamée n'étant que facultative et le droit de résiliation consacré au § 2, mettant les intérêts réciproques à couvert en cas d'essai malencontreux, la commission n'a pas vu d'inconvénients à l'adopter.

ART. 5.

Les subsides offerts par les provinces, les communes et les particuliers pour construction de routes, et acceptés par le gouvernement, seront, à la suite des arrangements intervenus à cet égard, versés au trésor de l'État, et mis à la disposition du ministère des travaux publics, par celui des finances.

La disposition qui précède est applicable aux subsides déjà acceptés et dont le recouvrement reste à faire.

Depuis que le produit des barrières a reçu une destination spéciale, son excédant sur les frais d'entretien des routes existantes, a été consacré à l'établissement des routes nouvelles, et pas d'autre crédit n'a été ouvert à cette fin. Les besoins de communications augmentant en raison des progrès de l'industrie et du commerce, il s'est trouvé que l'étendue des routes nouvelles

dont la construction était réclamée comme nécessaire, laissait de bien loin insuffisantes les ressources disponibles pour en couvrir les frais.

De là, la nécessité de chercher à augmenter ces ressources pour satisfaire simultanément à un plus grand nombre d'exigences ; de là, les subsides volontaires des provinces, des communes, des particuliers.

Ces subsides, c'est évidemment pour faciliter les moyens de couvrir la dépense de constructions spécifiées qu'ils sont accordés, ou en d'autres termes, pour fournir au département des travaux publics un supplément à ce que lui permet de consacrer à un travail de localité déterminée, la répartition équitable de l'encaisse du fonds des barrières.

Ce département ne pouvant toutefois opérer directement aucune recette, c'est celui des finances qui reçoit les sommes ainsi mises à la disposition du gouvernement ; l'art. 5 précité tend à les faire parvenir à destination ; c'est pour ces sommes, si nous pouvons nous servir de cette expression, un sauf-conduit à travers les caisses de l'État jusqu'au fonds spécial des barrières.

Votre commission l'a adopté tel qu'il est conçu.

Ici est indiquée la place d'un article nouveau, présenté au sein de la commission par M. le ministre, et qu'il avait indirectement annoncé dans son exposé des motifs, note pag. 16 ; il est ainsi conçu :

ART. 6.

Les plantations de routes pourront faire l'objet de concessions ; le gouvernement en déterminera les conditions.

Avant de présenter cet article, M. le ministre des travaux publics a voulu consulter les ingénieurs en chef des provinces, réunis en conseil à Bruxelles ; ils se sont à l'unanimité prononcés en faveur du système de concession appliqué aux plantations considérées indépendamment de la route.

Il n'entre pas, dit-il, dans les intentions du gouvernement de faire planter les bords de toutes les routes. Il en est qui ne comportent pas de plantations, notamment à cause de leur peu de largeur.

Plus de 80,000 francs ont été prélevés en 1837 sur le fonds spécial des barrières pour plantations, et le produit *intégral* des coupes d'arbres, produit supérieur à cette somme, a été versé dans le trésor public comme revenu domanial.

Les adjudications des plantations sont en général très onéreuses, l'entrepreneur étant tenu de tous les risques pendant quelques années ; le gouvernement paie non-seulement la valeur de l'arbre, mais encore le danger qu'assume l'entrepreneur ; c'est ce qu'explique le prix élevé des adjudications de plantations.

Le gouvernement pense qu'il est désirable que les plantations puissent se faire sans charge pour le fonds spécial des barrières ou le trésor public ; le système de concession en offre le moyen.

M. le ministre des travaux publics a déclaré qu'une certaine latitude lui était indispensable ; qu'il était impossible de déterminer législativement les conditions de ces sortes de baux ; que ces conditions varieraient d'après les circonstances, les contrées, la nature des arbres ; que tantôt on stipulerait une redevance en faveur de l'État, que tantôt cette redevance serait impossible :

Que cette redevance pourrait consister dans une somme fixe ou dans une participation aux produits des coupes ; que la durée même des baux était subordonnée à la nature des plantations, plus hâtives et plus promptement productives les unes que les autres.

Il est entendu qu'il serait, en général, stipulé, qu'à l'expiration de la concession, le gouvernement serait mis en possession d'une plantation ayant au moins six années d'existence, c'est-à-dire, à l'abri des dangers qui menacent les jeunes plantations. Le concessionnaire sera donc tenu de faire, à une époque assez éloignée du terme de la concession, selon la nature des arbres, une nouvelle plantation qui deviendra la propriété de l'État.

M. le ministre a annoncé que des propriétaires s'étaient réunis pour demander l'autorisation de planter une partie de la route de Namur à Hannut ; que dans quelques provinces, des villages étaient d'intention de faire des demandes du même genre.

Telles sont les explications données.

Avant de se livrer à l'examen de l'article en lui-même, la commission a d'abord reconnu, comme fait avéré, qu'en général, les plantations établies le long des grandes routes, sont l'objet de détériorations continuelles, qui doivent occasionner des frais considérables.

Pour s'en convaincre, il suffit d'un instant d'attention le long d'une route plantée quelconque, où l'on trouve entremêlés des arbres de tout âge, et dont les plus jeunes indiquent l'espace de temps qu'il a fallu consacrer en efforts et en sacrifices, depuis l'époque de la plantation normale, pour parvenir à combler les incessantes lacunes.

Diverses causes déterminantes amènent ces résultats : les unes sont générales et communes au particulier comme au gouvernement, les autres s'attachent plus spécialement à ce dernier.

Parmi les premières, sont les accidents inhérents à la circulation, surtout celle des bestiaux ; l'esprit de destruction, qui anime certains êtres, sans même que la malveillance soit pour quelque chose dans leurs actes ; la malveillance ; le manque de moyens suffisants de surveillance ; les difficultés de constater le fait du délit ; l'impunité qui rend plus dangereux l'exemple, etc. Parmi les autres, le peu de respect du public pour tout ce qui, en général, appartient à l'État, et le mauvais vouloir des riverains qui, souvent, ne restent pas impassibles spectateurs de la bonne croissance des arbres qui ne leur appartiennent pas, quand elle peut nuire à celle des fruits qui leur appartiennent.

Ces causes de destruction sont assez puissantes pour rendre les plantations, le long des routes, d'un prix de revient assez élevé, au moment où leur degré de force permet de compter ultérieurement sur leur bonne conservation.

Tous les gouvernements , néanmoins , qui , depuis plus de deux siècles , se sont succédé en France comme en Belgique , ont , malgré ces chances désavantageuses , reconnu l'utilité comme la convenance des plantations de routes , et s'ils n'ont pas toujours été heureux dans leurs essais , ils n'en ont pas moins persévéré dans leurs tentatives.

De bons esprits qui se sont occupés de l'étendue de cette branche d'administration ont prétendu qu'une nouvelle loi sur les plantations était nécessaire , *mais qu'elle n'aurait de succès qu'autant que par sa rédaction les propriétaires riverains aient intérêt à en assurer l'exécution.*

C'est dans ce but qu'à titre d'essai seulement , M. le ministre des travaux publics a proposé la disposition qui nous occupe.

Au nombre des détails dans lesquels il est entré pour l'appuyer , il en est qui ont frappé l'attention de votre commission.

Elle n'a pas compris que le fonds spécial des barrières pût être grevé des frais de plantations des routes , sans rien toucher du produit des coupes de vieux arbres. D'une part , l'art. 100 du décret du 16 décembre 1811 affecte comme fonds spécial , le produit de ces coupes au service des ponts et chaussées ; d'une autre , la législature a voulu que le produit des barrières fût exclusivement employé à l'entretien des routes existantes et à la construction de routes nouvelles. Or , opérer les plantations sur le pied actuel , de quelque manière qu'on les envisage , soit comme embellissements , soit comme améliorations , sans restitution d'avances , sans compensation par le produit des coupes , c'est détourner de la caisse des barrières , au profit du domaine , des deniers destinés à un autre usage.

La commission pense donc qu'indépendamment du sort de l'article en question , l'état de choses actuel , onéreux pour les intéressés à ce que le fonds spécial des barrières reçoive sa complète destination , ne peut pas continuer , et que les nouvelles plantations à opérer le long des routes par le gouvernement , ne doivent dorénavant être établies que pour autant qu'un crédit ait été ouvert à cette fin sur les revenus du domaine qui trouvera à s'indemniser largement par le produit des coupes.

S'il est permis de croire que les difficultés matérielles du système actuel , le défaut de moyens suffisants de surveillance , etc. , ont été pour beaucoup dans la détermination du ministre à l'égard de l'essai proposé , il l'est aussi de supposer que le mode de procéder précité , mode onéreux pour les travaux dont la direction lui est confiée , n'y est pas resté tout-à-fait étranger , et que s'il n'avait pas exercé son influence sur son esprit , la continuation du système de plantations par l'État ne lui aurait pas paru matériellement si désavantageux en comparaison de celui de concession.

L'avis des ingénieurs en chef des provinces n'a pas non plus exercé sur l'esprit de la commission toute l'influence qu'il aurait pu avoir ; ces fonctionnaires ont de bons motifs pour envisager comme les moins conseillables les plantations par l'État , puisqu'elles font peser sur eux une surveillance d'autant plus pénible à exercer qu'elle reste souvent infructueuse.

Passant à l'examen de l'article en lui-même, bien que l'autorisation qui en fait l'objet ne soit sollicitée qu'à titre facultatif, la commission a senti le besoin de quelqu'assurance, qu'en cas d'octroi il n'en serait fait usage qu'avec la plus grande réserve comme la plus grande circonspection.

Elle a compris que pour un essai d'un système nouveau, la loi ne pouvait pas, sans inconvénient, lier l'administration par des règles fixes ; qu'elle devait au contraire lui laisser autant de latitude que possible pour ne pas l'entraver dans ses tentatives d'amélioration.

Déterminer une redevance annuelle à payer par le concessionnaire, lui a paru peu praticable. Les arbres forment déjà par eux-mêmes une propriété qui n'est pas sujette à rendre un revenu annuel, et ne convient par conséquent qu'à ceux qui ont les moyens d'attendre. Il serait dès-lors difficile de la charger encore d'une redevance annuelle qui, au bout d'un certain nombre d'années, constituerait un second capital.

L'intervention de l'État, pour une part dans le produit des coupes, lui a paru plus juste et d'exécution plus facile.

Ce dont elle n'a pas bien pu se persuader, c'est que le gouvernement puisse parvenir à être mis en possession, à l'expiration d'une concession, d'une plantation régulière ayant plusieurs années d'existence.

L'objet de la concession sera bien le droit de planter, mais le but sera la réalisation du produit de la coupe. Dès l'instant donc que la dernière coupe qui lui revient aura été effectuée, le concessionnaire aura perdu tout intérêt à bien soigner sa plantation, et le dernier terme de durée de sa concession ne sera plus pour lui qu'une charge à laquelle il cherchera par tous les moyens à se soustraire.

Le gouvernement, dira-t-on, pourra le contraindre, soit ; mais il n'est pas dans ce cas à attendre grand' chose d'un travail fait avec résistance, alors qu'aujourd'hui toute la bonne volonté possible reste impuissante pour le rendre avantageux et convenable.

Il est entendu dans tous les cas :

1° Que l'État continuerait à être propriétaire de la route en son intégralité ; qu'il ne serait porté aucune atteinte au domaine ; que la concession ne serait envisagée que comme une espèce de bail ;

2° Que le gouvernement se réserverait le droit de rachat des plantations concédées, sauf à accorder, dans le cas où il userait de ce droit, certains avantages aux concessionnaires dépossédés ;

3° Que le montant de la part du gouvernement dans le produit des coupes ou le montant de la redevance à lui payer, servirait de base à l'adjudication de la concession ;

4° Que des réserves seraient faites pour assurer les intérêts de l'État, garantir les droits des propriétaires riverains, prévenir la dégradation ou l'encombrement des routes, etc.

Mis aux voix, cet article a été adopté à la même majorité que les autres, c'est-à-dire par trois voix contre une.

La présente loi sera exécutoire le jour de sa promulgation.

Adopté.

La commission n'ayant apporté aucun changement à la loi qui vous est présentée , j'ai en son nom l'honneur de vous en proposer l'adoption.

Le rapporteur,
E. DE JAEGHER.

Le président,
ÉLOY DE BURDINNE.