

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 17 MAI 1887.

Prorogation de l'article 1^{er} des lois du 12 avril 1835 et du 24 mai 1882 concernant les péages sur les chemins de fer de l'État et sur les chemins de fer concédés (1).

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE (2), PAR M. CARLIER

MESSIEURS,

Les dispositions législatives dont le Gouvernement demande la prorogation sont ainsi conçues :

1^o Article 1^{er} de la loi du 12 avril 1835. — « Provisoirement, en attendant que l'expérience ait permis de fixer d'une manière définitive les péages à percevoir sur les chemins de fer, conformément à l'article 3 de la loi du 14 mai 1834, ces péages seront réglés par arrêté royal. La perception s'en fera, en vertu de cet arrêté, jusqu'au 1^{er} juillet 1836. »

2^o Article 1^{er} de la loi du 24 mai 1882. — « Le Gouvernement peut autoriser des dérogations aux clauses des cahiers des charges des concessions de chemin de fer lorsque ces dérogations ont pour objet d'appliquer aux chemins de fer concédés, en tout ou en partie, les bases et les conditions réglementaires des tarifs en vigueur sur les chemins de fer de l'État. »

Il est certain que le premier de ces textes est d'une forme surannée qui justifie les observations présentées dans plusieurs sections. Ce n'est plus aujourd'hui le désir d'être fixé sur les résultats d'un nouveau moyen de locomotion que le Gouvernement invoque pour obtenir le maintien provisoire de la faculté qui lui a été accordée en 1835. La section centrale a donc cru

(1) Projet de loi, n° 131.

(2) La section centrale, présidée par M. VAN WAMBERE, était composée de MM. VERCRUISSE, CARLIER, DOUCET, DELLEBECQUE, NOTHOMB et LEMAN.

devoir faire droit à ces observations en modifiant le projet de loi ainsi que vous le verrez ci-après.

Mais ce n'est là qu'une question de détail. D'accord avec toutes les sections, la section centrale s'est ralliée unanimement au principe même du projet de loi, et elle a l'honneur de vous en proposer l'adoption.

Il importe, en effet, plus que jamais, d'opérer avec promptitude les remaniements de tarifs nécessaires pour sauvegarder et accroître le trafic du réseau de l'État. L'intérêt du Trésor l'exige, non moins impérieusement que l'intérêt de toutes nos industries.

L'honorable chef du Cabinet l'a dit un jour : « Il est indispensable que nous jouissions de tarifs aussi réduits que possible » (1). — Nous ne saurions trop engager le Gouvernement à s'inspirer de ces paroles.

La situation qui les a provoquées n'a fait que s'accroître. Les tarifs de l'État, autrefois les plus bas du monde entier, sont devenus, sur certains points, notablement supérieurs à ceux d'autres réseaux, même situés en Belgique, où les réductions de taxes ont été plus fortes et plus rapides. Notre trafic en a ressenti le contre-coup. Des débouchés nous ont été ravés, d'autres sont menacés. Des dégrèvements s'imposent donc, puisque leur conséquence sera d'influer heureusement, à la fois, sur les recettes du chemin de fer et sur la production nationale.

Sans doute, beaucoup a été fait déjà dans cet ordre d'idées. L'exploitation du railway de l'État prend chaque jour un caractère plus commercial et se modèle sur ce que font les grandes Compagnies belges et étrangères. Nous rappellerons à ce propos le déclassement des céréales, qui comportait une diminution passagère de recettes de près de 500,000 francs, les tarifs spéciaux pour le transport des matières destinées à l'agriculture, les mesures plus récentes qui ont mis à l'industrie houillère en état de reconquérir à l'intérieur des marchés envahis par les charbons étrangers et lui ont facilité les exportations par la voie maritime. Ces derniers tarifs ont permis à l'État, sans qu'il dût transporter au-dessous de ses prix de revient, de conserver un trafic sur le point de lui échapper ; ils ont aussi contribué aux augmentations de transport et de recettes constatées depuis quelques mois et qui témoignent tout au moins d'une incontestable augmentation des transactions.

Il y a là un ensemble de faits qui est de nature à faire marcher le Gouvernement plus résolument encore dans la voie où il est entré. L'avilissement général du prix des matières premières, en diminuant considérablement ses dépenses d'exploitation, lui permet du reste d'accorder sans difficultés des concessions nouvelles.

La section centrale signale d'une façon toute particulière au Gouvernement les vœux exprimés à cet égard par les associations industrielles et commerciales du pays. Elle verrait avec un vif plaisir qu'il y fût satisfait dans la mesure du possible, notamment en ce qui concerne les conditions de faveur pour les transports extraordinaires à effectuer à destination de l'étranger. Elle signale aussi l'importance qu'il y a à retenir sur nos lignes un transit qui

(1) Séance du 18 mai 1881.

est une source de fructueux profits et qui ne peut nuire au développement de notre production.

Elle ne peut d'ailleurs que se féliciter de ce que les différentes Compagnies concessionnaires mettent en vigueur sur leurs lignes les barèmes normaux de l'État pour les transports de marchandises, sans toutefois renoncer à leurs tarifs spéciaux, si favorables et si appréciés. Il en résulte des facilités précieuses, et tout ce qui tend à unifier le régime de nos voies ferrées sera toujours bien accueilli par le pays.

Les mêmes considérations militent en faveur de l'unification des tarifs de voyageurs. En développant le mouvement par des conditions plus avantageuses, par une organisation habile et rationnelle des trains de diverses catégories, les Compagnies, comme le Gouvernement, seront assurés de rencontrer l'approbation générale et d'augmenter leurs recettes dans de notables proportions.

Un double désir a été exprimé dans la discussion préliminaire du projet de loi. L'un tendait à la suppression des abonnements spéciaux accordés aux voyageurs de commerce ; l'autre, au contraire, à ce qu'une plus grande latitude fût laissée, eu égard aux faibles ressources de certains intéressés, pour le paiement de ces abonnements. Le paiement continuerait à se faire par anticipation, mais il serait effectué en plusieurs fois au lieu de ne l'être qu'en une seule, quand il s'agirait d'abonnements annuels.

Nous soumettons la question à l'examen du Gouvernement, et nous estimons, quant au premier point, que ce n'est pas au moment où le commerce est si durement éprouvé que l'on pourrait revenir sur des mesures longtemps réclamées avec insistance et qui sont pour lui et ses agents d'une extrême utilité.

Le Gouvernement, au surplus, serait suffisamment armé pour réprimer les abus, s'il était vrai qu'il s'en produisit actuellement.

Le Rapporteur,
JULES CARLIER.

Le Président,
VAN WAMBEKE.

Projet du Gouvernement.

—
ARTICLE UNIQUE.

L'article 1^{er} de la loi du 12 avril 1855 (*Bulletin officiel*, n° 196), concernant les péages sur les chemins de fer de l'État, et l'article 1^{er} de la loi du 24 mai 1882 (*Moniteur*, n° 145), qui permet au Gouvernement d'accorder conditionnellement des dérogations aux clauses des cahiers des charges des concessions de chemins de fer, sont prorogés jusqu'au 1^{er} juillet 1890.

Projet de la section centrale.

—
ARTICLE UNIQUE.

Provisoirement, et jusqu'au 1^{er} juillet 1890 :
1° Les péages sur les chemins de fer de l'État seront réglés par arrêté royal ;
2° L'article 1^{er} de la loi du 24 mai 1882 restera en vigueur.
