

## SÉNAT DE BELGIQUE

SÉANCE DU 16 MAI 1882.

### Rapport de la Commission des Travaux Publics, chargée d'examiner le Projet de Loi qui permet au Gouvernement d'accorder des dérogations aux clauses des cahiers des charges des conces- sions de chemins de fer.

(Voir les n<sup>os</sup> 178, 200 et 238, session 1881-1882, de la Chambre des Représentants, et 116, même session, du Sénat.)

Présents : MM. le Comte de MÉRODE WESTERLOO, Président, BRACONIER, le Baron DE WOELMONT, VANDEN KERCKHOVE et PIRET, rapporteur.

MESSIEURS,

Le Projet de Loi qui nous occupe a une assez grande importance, et il est utile de bien préciser l'état de la question surtout qu'un amendement a été adopté à la Chambre. Comme vous le savez, les compagnies concessionnaires, lors de l'octroi de leur concession, ont fait avec l'État un contrat relatif aux péages, elles ont un cahier de charges qui ne peut être modifié, croyons-nous, au gré du Gouvernement, même lorsqu'il s'entend avec ces sociétés; ce point de droit est douteux, mais la jurisprudence semble se rallier à cette manière de voir.

Dans le doute, le Gouvernement craignant d'autres difficultés et plus graves que celle qui s'est présentée à Huy, demande à être autorisé à modifier certaines taxes, lorsque les nouvelles sont, dans leur ensemble, plus favorables à l'intérêt général que les primitives.

Mais, comme le fait remarquer la Section centrale par l'organe de M. Gillieux, son rapporteur, diverses hypothèses peuvent se présenter surtout au point de vue des grosses marchandises. Ainsi, s'il est vrai que généralement le barème de l'État est plus avantageux au public que celui des Compagnies, il est certain que plusieurs lignes concédées offrent, pour certaines marchandises, des transports à plus bas prix que ceux consentis par l'État; On se demande si celui-ci aura le droit de changer aussi ces taxes à prix réduits.

Nous savons parfaitement que le Gouvernement répondra à cette demande que sa proposition n'a en vue que l'adoption de modifications favorables, dans leur ensemble, à l'intérêt général. Mais qui jugera de cet intérêt, qui appréciera si, oui ou non, dans leur ensemble, les remaniements proposés sont utiles ou non au public? Le Gouvernement.

Celui-ci aura donc le droit, non seulement de fixer les tarifs du chemin de fer de l'Etat, mais aussi de changer tous ceux des compagnies.

Certainement, nous avons la conviction qu'aucun Ministre ne consentirait à modifier ces tarifs dans un sens opposé à l'intérêt public, mais il n'en est pas moins vrai que c'est là un droit excessivement important et, en définitive, il peut se tromper dans ses calculs, et la chose est délicate.

Et puis, quand l'Etat reprendra les lignes qui transportent des produits à meilleur compte qu'il le fait lui-même, pourra-t-il, dans le but, à coup sûr désirable, d'amener l'uniformité dans les tarifs, faire disparaître ces clauses favorables de transport. Telle est la seconde hypothèse qui peut se présenter.

Ces considérations étaient tellement appréciées qu'elles avaient décidé la Section centrale à proposer à l'honorable Ministre des Travaux publics de laisser en dehors de l'autorisation sollicitée par lui, les changements au tarif des marchandises; et cet amendement paraissait avoir l'adhésion du Gouvernement.

Comme nous le lisons dans le compte-rendu analytique, tout a changé dans le cours de la discussion, et la restriction relative aux tarifs des marchandises a disparu pour faire place à la rédaction première.

Mais, d'un autre côté, un amendement proposé par M. Demeur a été adopté, aux termes duquel le pouvoir donné au Gouvernement prendra fin le 1<sup>er</sup> juillet 1884, date à laquelle expire la faculté laissée à l'Etat d'établir la tarification sur le réseau national, sans le concours du pouvoir législatif.

De plus, M. le Ministre s'est engagé formellement à n'autoriser aucune Société concessionnaire à relever des tarifs plus réduits que ceux de l'Etat.

Il est évident, Messieurs, que sous le bénéfice de cette déclaration et de la limitation de la durée du pouvoir accordé au Gouvernement, nous pouvons avoir tout apaisement et voter le projet soumis à notre examen.

L'autorisation que nous accorderons à l'Etat prendra fin le 1<sup>er</sup> juillet 1884 et alors nous serons appelés à discuter la question de savoir si nous continuerons à laisser au Gouvernement la faculté d'établir la tarification sur son réseau et sur celui des voies concédées, ou s'il est préférable de donner aux Chambres le droit de la discuter et de la voter.

Votre Commission, Messieurs, à l'unanimité de ses membres présents, vous propose l'adoption du Projet de Loi.

*Le Président,*

Comte DE MÉRODE WESTERLOO.

*Le Rapporteur,*  
PIRET-GOBLET.