

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 22 MARS 1884.

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.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

L'article 1^{er} de la loi du 12 avril 1835, qui autorise le Gouvernement à régler les péages sur les chemins de fer de l'État, a été successivement prorogé par plusieurs lois dont la dernière, celle du 25 juin 1881, cesse ses effets au 1^{er} juillet 1884.

De même la loi du 24 mai 1882 permettant au Gouvernement d'autoriser des dérogations aux clauses des cahiers des charges des concessions de chemins de fer, lorsque ces dérogations ont pour objet d'appliquer aux chemins de fer concédés, en tout ou en partie, les bases des tarifs et les conditions réglementaires en vigueur sur les chemins de fer de l'État, n'a d'effet que jusqu'au 1^{er} juillet 1884.

J'ai l'honneur de soumettre à vos délibérations un projet de loi portant prorogation, jusqu'au 1^{er} juillet 1887, tant de l'article 1^{er} de la loi du 12 avril 1835 que de l'article 1^{er} de la loi du 24 mai 1882.

Les considérations par lesquelles mon honorable prédécesseur justifiait en 1881 la prorogation de la loi de 1835 n'ont pas cessé d'exister.

La concurrence faite à l'industrie belge par la production étrangère augmente de jour en jour ; l'ouverture du chemin de fer du Gothard et celle de la ligne de l'Arlberg, qui aura lieu prochainement, facilitent à l'industrie nationale l'accès de marchés nouveaux, mais en même temps elles étendent vers le Nord le champ d'action des industries du Midi et du Levant, de même que celui des ports de Gènes et de l'Adriatique.

L'Allemagne a révisé une partie de ses tarifs, mais l'uniformité et la stabilité sont loin d'être acquises, les nécessités du trafic donnant lieu fréquemment à des modifications parfois importantes et à la création de tarifs exceptionnels.

En France, des tarifs nouveaux sont soumis à l'homologation, mais jusqu'ici ils n'ont pas reçu la sanction du Gouvernement.

En un mot, nos voisins sont toujours dans la période d'études et d'expérimentations et nulle part on n'a abouti à un système uniforme et définitif.

D'ailleurs l'industrie des voies ferrées est plus que toute autre soumise aux lois de la concurrence. Une formule unique est, du moins quant à présent, impossible; les tarifs doivent pouvoir se plier aux nécessités du moment.

Voici les principales réformes qui ont été introduites dans les tarifs du chemin de fer de l'État depuis le 1^{er} juillet 1881.

Le tarif général pour les transports de voyageurs par abonnement a été réduit dans une certaine mesure; toutes les cartes d'abonnement ont été rendues valables aussi bien par les trains express que par les trains ordinaires. Ce tarif a permis de supprimer les prix exceptionnels qui avaient été concédés pour certaines catégories de voyageurs, notamment pour les voyageurs de commerce.

Des réductions importantes ont été concédées :

1^o Pour les minerais importés du grand-duché de Luxembourg et de l'est de la France, de même que pour les minerais de fer importés par voie maritime;

2^o Pour les transports de charbons vers l'est de la France, la Suisse et l'Italie ;

3^o Pour les transports de fers vers l'Italie. La tarification des sucres a été améliorée de même que celle de plusieurs produits pour l'exportation par voie maritime, notamment des fers en wagons fermés, des ciments, des poires, prunes, pommes fraîches, etc., etc.

De nouvelles conditions réglementaires seront mises prochainement en vigueur sur les lignes de l'État; elles feront droit à des griefs reconnus fondés en ce qui concerne la responsabilité du transporteur.

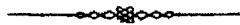
Jusqu'ici, seule la Compagnie du Nord a sollicité l'autorisation de pouvoir appliquer à ses lignes belges de Liège à Givet et de Charleroi à Erquelinnes les tarifs généraux de l'État.

Cette autorisation a été accordée pour ce qui concerne les voyageurs et pourra, selon toute probabilité, l'être prochainement pour les transports de marchandises.

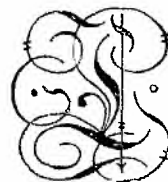
Il est désirable que le Gouvernement continue à être investi des pouvoirs que lui confère la loi du 24 mai 1882.

Le Ministre des Travaux publics,

X. OLIN.



PROJET DE LOI.

 Léopold II,

ROI DES BELGES,

À tous présents et à venir, salut.

Sur la proposition de Notre Ministre des Travaux publics,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Travaux publics présentera, en Notre Nom, à la Chambre des Représentants, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE.

L'article 1^{er} de la loi du 12 avril 1835 (*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 1887.

Donné à Bruxelles, le 20 mars 1884.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux publics,

X. OLIN.

