

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 5 MARS 1864.

Prorogation de l'art. 1^{er} de la loi du 12 avril 1835, concernant les péages sur les chemins de fer de l'État⁽¹⁾.

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Le système consacré par le projet de loi a été successivement maintenu depuis 1836, et en dernier lieu les pouvoirs du Gouvernement ont été continués par la loi du 6 août 1862. Les pouvoirs ont jusqu'ici été prorogés d'année en année; le Gouvernement, par le projet déposé dans la séance du 5 janvier, propose de donner une plus longue durée à la présente loi de prorogation et d'en fixer le terme à trois ans.

La 3^e section a adopté le projet de loi, mais avec la restriction d'en fixer la durée à un an.

Les autres sections ont adopté à l'unanimité le projet du Gouvernement, en demandant à la section centrale d'adresser à M. le Ministre des Travaux Publics les questions suivantes :

La 1^{re} et la 2^e section demandent s'il y aurait inconvénient à faire connaître, dès aujourd'hui, l'économie du nouveau projet de révision des tarifs pour le transport des marchandises sur le chemin de fer de l'État, dont M. le Ministre des Travaux Publics a entretenu la Chambre dans une des séances du mois de janvier.

La 4^{re} la 2^e la 5^e et la 6^e section demandent si le nouveau projet de tarifs sera mis à exécution dans un avenir prochain.

(1) Projet de loi, n^o 24.

(2) La section centrale, présidée par M. E. VANDENPEEREBROEK, était composée de MM. MOUTON, BRACONIER, SAOY, JACQUEMYAS, VAN ISEGHEM et KERVYN DE LETTENHOVE.

La section centrale a transmis ces questions à M. le Ministre des Travaux Publics, qui y a répondu de la manière suivante :

QUESTIONS.

1° Y aurait-il inconvénient à faire connaître l'économie du nouveau projet de tarif pour le transport des marchandises sur le chemin de fer de l'État, dont il a été question à la Chambre, dans une des séances du mois de janvier?

2° Le nouveau tarif sera-t-il appliqué dans un avenir prochain?

RÉPONSES.

En présence du grand intérêt qui s'attache pour l'industrie et le commerce à la modification des tarifs du chemin de fer, et de la circonstance que ce travail, ainsi que le rappelle la section centrale, a été annoncé comme se trouvant complètement élaboré, il semble juste de céder au vœu de la section centrale en faisant connaître les bases de la réforme projetée, réforme formellement promise d'ailleurs par le discours du Trône.

Le but que l'administration s'est proposé dans le projet auquel il est fait allusion, a été de réduire les taxes existantes, spécialement en ce qui concerne les marchandises pondéreuses, dans la mesure où les besoins de l'industrie et ceux du Trésor lui ont paru se concilier, et, subsidiairement, d'introduire dans les tarifs, la plus grande simplicité et la plus grande uniformité possibles par l'absorption, dans les taxes normales nouvelles des tarifs et des traités spéciaux.

Le moyen qu'elle a considéré comme le plus propre à atteindre ce but a été une application plus large et plus rigoureuse du principe si équitable et si rationnel des taxes progressivement diminuées à la distance, et de l'octroi de certaines faveurs particulières aux transports s'effectuant dans des conditions déterminées de quantité et de régularité.

I. Il serait créé une 4^e classe de grosses marchandises sur le pied des prix suivants:

La 1^{re} lieue serait taxée à fr. 1-20 la tonne; l'augmentation serait de 20 centimes par lieue jusque et y compris la 10^e lieue. A partir de la 11^e lieue, jusque et y compris la 15^e, la progression serait de 15 centimes par lieue; au-delà de la 15^e lieue la progression ne serait plus que de 5 centimes par lieue jusqu'à l'extrémité du réseau.

QUESTIONS.

RÉPONSES.

Seraient rangés, entre autres, dans cette classe nouvelle, le charbon, les minerais et les engrais.

II. Un certain nombre d'articles passeraient de la 2^e à la 3^e classe actuelles, notamment ceux qui présentent la moindre valeur relative, comme les bois, les fers, les pierres de taille, les betteraves, etc. En prenant pour base du déclassement la valeur relative, on évite tout arbitraire.

III. Une réduction de 23 centimes par tonne sur les prix des 4 classes du tarif n° 3 serait accordée à ceux qui s'engageraient à effectuer, chaque jour, pendant 6 mois au moins, le transport d'un ou de plusieurs wagons.

IV. L'échelle des prix des 2^e et 3^e classes serait rectifiée, en continuant jusqu'à 52 lieues, la progression descendante.

V. La réduction de 30 centimes serait appliquée aux transports mixtes de 1^{re}, 2^e et 4^e classes, comme elle l'est déjà à ceux de 3^e classe.

VI. Enfin la taxe de 3 centimes par kilomètre, serait introduite à titre d'essai, pour les charbons exportés par l'un des ports de mer du pays, là où la taxe normale serait supérieure à ce taux.

Les Compagnies concessionnaires seraient naturellement invitées à accepter, dans son ensemble, le système nouveau, afin, d'une part, de généraliser les bienfaits du tarif projeté, et, d'autre part, de consacrer, pour autant que cela dépend de l'État, l'uniformité des taxes sur toutes les lignes de chemins de fer.

En supposant l'accession des Compagnies, et en supposant d'ailleurs que par l'une ou l'autre cause, telle que l'influence exercée par les événements politiques extérieurs, le mouvement d'accroissement des recettes, qui a si heureusement marqué jusqu'ici l'exploitation des chemins de fer de l'État, vint à s'arrêter momentanément,

QUESTIONS.

RÉPONSES.

le déficit qui résulterait de l'application du nouveau tarif monterait à 1,800,000 fr.

Dans l'hypothèse contraire, celle où le mouvement d'accroissement persisterait et prendrait même un essor plus grand, du chef des modérations nouvelles de taxes, il y aurait à pourvoir dans des limites qu'il n'est pas possible de déterminer exactement à une certaine augmentation de la dépense d'exploitation, mais surtout, et ceci est le côté le plus sérieux de la question envisagée sous cette face, il y aurait nécessité urgente à affecter un crédit plus ou moins considérable à la construction de matériel, sous peine de soulever de vives protestations dans l'industrie et de se trouver réduit à refuser le trafic supplémentaire, qui, selon les prévisions, doit venir combler la lacune que laisserait dans les recettes l'abaissement de l'unité de prix de transport.

Que l'on s'arrête à la première ou à la seconde de ces hypothèses, il est donc constant que la mise en vigueur du tarif projeté entraîne des conséquences financières importantes — perte des recettes dans un cas, — allocation d'un capital élevé dans l'autre. Dans les circonstances politiques du moment, il a paru au Gouvernement qu'il y avait pour lui un strict devoir de loyauté à tenir en suspens une mesure qui influencerait aussi notablement la situation du Trésor; il n'appartient à personne de s'assurer les honneurs d'une réforme s'il n'a en même temps à porter la responsabilité de ses conséquences éventuelles, à plus forte raison, de ses conséquences prévues.

Depuis longtemps déjà l'opinion publique s'est préoccupée à juste titre de la nécessité de réviser le tarif des transports de marchandises sur les chemins de fer de l'État; la presse a discuté cette question, l'agriculture, l'industrie et le commerce font entendre sans cesse des réclamations, et la Législature a déjà reçu de nombreuses pétitions à ce sujet.

Il est temps en effet de modifier le taux élevé de nos tarifs actuels et de faire

cesser les anomalies qui résultent des tarifs et des traités spéciaux qui ont été successivement appliqués ; aussi la promesse de révision contenue dans le discours du trône a-t-elle été accueillie avec faveur par le pays tout entier.

En présence de l'abolition des entraves douanières, quand l'industrie se développe dans tous les pays, que la condition matérielle des ouvriers tend à se niveler partout ; il faut à la Belgique, pour soutenir avec avantage la concurrence sur les marchés étrangers, les moyens de transport les plus rapides et les plus économiques, afin de procurer aux centres producteurs les matières premières au plus bas prix possible.

Loin de nous la pensée de vouloir compromettre la situation financière par des réductions trop subites ; il faut, dans ce genre de réformes, marcher avec prudence, mais aussi sans craintes exagérées ; l'abaissement des tarifs aura pour conséquence un accroissement considérable de transports, c'est ce que l'expérience a toujours démontré ; nous en citerons comme preuves, l'augmentation des quantités transportées sur les voies navigables, depuis la diminution des péages, les résultats obtenus par la réforme postale, et par la réduction du prix des dépêches télégraphiques.

Il est évident, comme le fait remarquer M. le Ministre des Travaux Publics, qu'il sera nécessaire de mettre sans retard le matériel du chemin de fer en état de suffire aux besoins croissants de l'industrie et du commerce ; mais on ne peut douter un seul instant de l'accueil favorable que ferait le pays et la Chambre à une demande de crédit pour un objet qui intéresse si vivement notre prospérité matérielle.

La section centrale ne pense pas que des considérations purement politiques soient de nature à faire retarder l'application d'une mesure réclamée depuis si longtemps et attendue avec la plus légitime impatience ; elle engage le Gouvernement à appliquer dans un avenir prochain les nouveaux tarifs dont M. le Ministre des Travaux Publics lui a fait connaître les dispositions principales ; ce sera un premier pas fait dans la voie du progrès, qui sera favorablement accueilli par le pays entier.

La section centrale vous propose, Messieurs, l'adoption du projet de loi, à l'unanimité.

Le Rapporteur,
F. BRACONIER.

Le Président,
E. VANDENPEEREBOOM.