
Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 1^{er} MAI 1882.

Autorisation d'accorder des dérogations aux clauses des cahiers des charges des concessions de chemins de fer ⁽¹⁾.

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA COMMISSION ⁽²⁾, PAR M. VICTOR GILLIEAUX.

MESSIEURS,

Le projet de loi qui est soumis à vos délibérations a pour objet de donner au Gouvernement les pouvoirs nécessaires pour autoriser, sur leur demande, les compagnies concessionnaires à modifier les clauses de leurs cahiers des charges concernant les tarifs de péage.

On sait que ces cahiers des charges stipulent généralement l'application du système et des prix qui étaient en vigueur sur le réseau de l'État à l'époque de la concession.

A différentes reprises, les compagnies concessionnaires ont été autorisées à modifier leurs tarifs intérieurs pour les rapprocher de ceux appliqués sur les lignes de l'État. Ces autorisations ont été accordées aux compagnies qui, dans un but d'uniformité, avaient adopté le barème de l'État dans leurs relations de service mixte.

Ainsi, la Compagnie des chemins de fer du Nord-Belge a été autorisée à appliquer le barème de l'État aux transports des marchandises à grande vitesse et à créer des coupons express comportant, comme ceux de l'État, une majoration de 25 p. % sur les prix des billets ordinaires, en établissant, en même temps, des coupons aller et retour, avec réduction de 20 p. % sur les prix des coupons

(1) Projet de loi, n° 178.

(2) La commission était composée de MM. DESCARPS, président; GILLIEAUX, HOUTART, DANKAERT, BERGÉ, SCAILQUIN et MALLAR.

simples, tandis que le cahier des charges de cette Compagnie ne prévoit qu'une catégorie de prix pour voyageurs sans distinction de trains.

Cette compagnie a aussi sollicité récemment d'étendre le barème de l'État à un trafic local de petite vitesse.

Le Gouvernement, en se basant sur l'intérêt général, se montra disposé à accueillir favorablement cette nouvelle demande

Il espérait, de même que la Compagnie du Nord, que les réformes qu'il avait autorisées seraient accueillies sans objection du public.

Il n'en a pas été ainsi; un voyageur fit décider par le tribunal de Huy que la Compagnie n'avait pas le droit de faire payer, pour les trains express, des prix supérieurs de 25 p. %, à ceux dont la perception lui a été concédée.

La Compagnie hésite pour cette raison à maintenir le tarif qu'elle a appliqué à son service de voyageurs et à conserver les améliorations apportées dans le trafic des marchandises.

Il est d'ailleurs à craindre que de nouvelles réclamations du même genre surgissent ailleurs et que l'unification de tarification que l'on recherche pour toutes nos voies ferrées ne soit remise en question.

Dans ces conditions, le Gouvernement croit « qu'il est désirable qu'il soit investi des pouvoirs nécessaires pour autoriser, sur leur demande, les compagnies concessionnaires à substituer, aux péages de leur concession, les tarifs en vigueur sur les lignes de l'État, du moment où ceux-ci sont, dans leur ensemble, plus favorables à l'intérêt général que les premiers. »

Le Gouvernement déclare qu'il pourra d'ailleurs apprécier, s'il n'y a pas lieu, de se réserver le droit de revenir sur une approbation, chaque fois que des tarifs seront soumis à son homologation, en prévision du cas où certaines compagnies ne consentiraient pas à l'adoption de modifications essentielles qui pourraient être introduites dans les tarifs de l'État.

Tels sont les motifs invoqués par le Gouvernement en faveur du projet de loi dont l'examen a été renvoyé par la Chambre à la section centrale du budget des Travaux Publics.

Ce projet de loi pourrait donc permettre au Gouvernement de modifier essentiellement et même d'abolir les cahiers des charges des compagnies concessionnaires. Ce serait là une mesure d'une portée immense dont les dangers se révèlent immédiatement.

De grands intérêts industriels et commerciaux ont appuyé la création de certaines lignes en vue d'obtenir des conditions de transport les plus économiques possible et les concessions accordées les leur ont garanties. Or, ils tiennent à conserver ces avantages et il faut reconnaître qu'ils pourraient être fortement compromis si l'État avait en mains une loi l'autorisant à modifier les clauses des cahiers des charges.

Nous voulons bien qu'il ne sera permis à l'État d'accorder semblable modification qu'à la demande des compagnies. Mais l'État ne reprend-il pas, l'une après l'autre, les lignes concédées et ne devient-il pas seul juge dans l'affaire ?

Ces considérations sommaires suffisent pour faire comprendre clairement que le projet de loi renferme les principes d'une révolution économique dans notre

régime des transports par chemin de fer. Tous les cahiers des charges pourraient finir par disparaître l'un après l'autre.

Cette perspective est inquiétante pour des intérêts industriels nombreux et considérables.

Leur inquiétude est d'autant plus fondée que l'État est quelquefois incité à ne pas aller plus avant qu'il ne le fait, dans la voie des réductions de tarifs.

On voit donc toute l'importance pour l'industrie et le commerce de maintenir des conventions que l'État doit respecter, reprit-il même les lignes qu'elles concernent.

L'intérêt qui s'attache au respect des cahiers des charges des compagnies concessionnaires, sera mieux compris de la Chambre, si nous citons quelques exemples des avantages qu'ils assurent aux industries desservies par les lignes dont ils règlent l'exploitation.

Prenons le chemin de fer de Mons à Hautmont.

Les concessionnaires sont tenus de transporter, en premier lieu, les houilles et le coke, depuis le point où ils arriveront sur le chemin de fer faisant l'objet de leur concession, soit jusqu'au chemin de fer de Saint-Quentin à Erquelines, soit jusqu'à la Sambre, au prix de 6 centimes, tout compris, par 1,000 kilogrammes et par kilomètre et, en second lieu, les houilles du Centre, depuis les points où elles arriveront sur le chemin de fer du Centre à Manage et à Mons également, soit jusqu'au chemin de fer de Saint-Quentin à Erquelines, soit jusqu'à la Sambre, au prix uniforme de fr. 2-95 par 1,000 kilogrammes.

Ces conditions de transport sont beaucoup plus avantageuses que celles du tarif de l'État pour les courtes distances, dont la base est de 50 centimes de droit fixe et de 6 centimes par tonne kilométrique.

Autre exemple tiré du cahier des charges du chemin de fer de Charleroi à Louvain et de ses embranchements industriels.

Les grosses marchandises sont transportées moyennant un droit fixe de 12 centimes et un droit de 8 centimes par tonne et par kilomètre à parcourir.

La traction de Lodelinsart à Charleroi-État ou aux rivages de la Sambre s'effectue à raison de 30 centimes par tonne tout compris.

La traction entre Lodelinsart, d'une part, et Marchienne et Châtelaineau, d'autre part, s'effectue respectivement pour le prix de 48 et de 66 centimes.

Le prix de 6 centimes, tout compris, par tonne kilométrique, s'applique également aux minerais de fer venant du côté de Ligny en destination des établissements métallurgiques de la vallée de la Sambre.

Nous pourrions rappeler d'autres conditions spéciales de transports pratiquées dans le bassin de Charleroi, par suite de conventions avec l'ancienne Compagnie du Centre ou celle des Bassins Houillers, et plus favorables aussi que celles de l'État. Mais les exemples cités suffiront pour expliquer les craintes provoquées par le projet de loi.

Nous n'ignorons pas que l'État s'engage formellement à n'autoriser des dérogations aux cahiers des charges que lorsqu'elles doivent être, dans leur ensemble, avantageuses au public; mais les premiers intéressés, c'est-à-dire ceux pour qui certaines concessions ont été accordées avec des conditions spéciales de transport, ne peuvent-ils se trouver en désaccord avec le Gouvernement sur

l'appréciation des dérogations réclamées ? Nous croyons nous rappeler que le cas s'est déjà présenté.

La situation deviendrait plus délicate encore s'il s'agissait de concessions reprises par l'État, celui-ci devenant juge et partie, comme nous l'avons déjà exposé plus haut.

Et le Gouvernement garantit-il que les compagnies ne pourront soulever la prétention de relever leurs tarifs au delà des limites de leurs cahiers des charges, si, par une circonstance grave et ruineuse pour l'industrie, l'administration des chemins de fer de l'État était entraînée à des majorations de prix ?

Les observations que nous venons de présenter visent surtout les clauses des cahiers des charges réglant les conditions de transport des matières pondéreuses.

Elles ont paru assez graves pour décider le Gouvernement, à la demande de la section centrale, de restreindre le projet de loi au transport des voyageurs et des bagages.

Sur le réseau de l'État, le barème actuel établi par kilomètre, à raison de 7^c.56 pour la 1^{re} classe, 5^c.67 pour la 2^e classe, 5^c.78 pour la 3^e classe, donne approximativement :

| | | |
|---------------------------------|----------|-----------------------------|
| Pour la 1 ^{re} classe, | fr. 0 40 | par lieue et par voyageur ; |
| — 2 ^e | — 0 30 | — |
| — 3 ^e | — 0 20 | — |

avec majoration de 25 p. % pour les trains-express et réduction de 20 p. % pour les coupons d'aller et retour.

Sur les chemins de fer concédés, les tarifs des voyageurs sont les suivants :

Bruges à Courtray, à Ypres et à Poperinghe avec embranchements ; Charleroi à Erquelinnes ; Namur à Liège et Namur à la frontière française vers Givet :

| | | |
|-------------------------|----------|-----------------------------|
| 1 ^{re} classe, | fr. 0 40 | par voyageur et par lieue ; |
| 2 ^e | — 0 30 | — |
| 3 ^e | — 0 20 | — |

Entre-Sambre-et-Meuse et Mariembourg à Chimay :

| | | |
|-------------------------|----------|-----------------------------|
| 1 ^{re} classe, | fr. 0 50 | par voyageur et par lieue ; |
| 2 ^e | — 0 35 | — |

Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren :

| | | |
|------------------------------------|----------|---------------------------------|
| Voiture de 1 ^{re} classe, | fr. 0 09 | par voyageur et par kilomètre ; |
| — 2 ^e | — 0 06 | — |
| — 3 ^e | — 0 04 | — |

Pour toutes les autres concessions, il est stipulé que les tarifs sont établis d'après les mêmes bases que les tarifs des chemins de fer de l'État en vigueur au moment où les concessions ont été accordées et notamment d'après celles déterminées par la loi du 12 avril 1854.

Pour les tarifs des voyageurs, on n'est donc pas éloigné de l'unification désirée et on pourrait utilement la compléter en appliquant aux compagnies toutes les conditions des tarifs actuels de l'État.

La majoration de 25 p. % est justifiée par l'économie du temps et par plus de confort offert aux voyageurs.

Quant à la réduction de 20 p. % accordée aux coupons d'aller et retour, elle a été introduite primitivement pour éviter l'encombrement à l'occasion des fêtes publiques et pour attirer les voyageurs sur certains parcours, alors qu'ils pourraient prendre une autre voie, soit à l'aller, soit au retour. Elle constitue une diminution de prix et elle a été envisagée comme une réforme démocratique.

Cette réduction a d'ailleurs produit une augmentation de voyageurs et même de recettes.

Ces deux mesures ont été, en général, accueillies avec faveur par le public et leur application aux compagnies doit être considérée comme utile et avantageuse.

Les tarifs des bagages qui ne présentent pas une grande différence pourraient être modifiés en même temps.

En conséquence, la commission approuve le projet de loi dont l'article unique serait libellé comme suit :

Le Gouvernement peut autoriser des dérogations aux clauses des cahiers des charges des concessions de chemins de fer, pour le transport des voyageurs et des bagages, 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.

Elle a l'honneur d'en proposer l'adoption à la Chambre.

Le Rapporteur,

VICTOR GILLIEAUX.

Le Président,

J. DESCAMPS.

