
Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 22 MARS 1848.

Prorogation de la loi concernant les péages du chemin de fer ⁽¹⁾.

Rapport fait, au nom de la section centrale ⁽²⁾, par M. DE MAN D'ATTENRODE.

MESSIEURS,

La loi du 1^{er} mai 1834, qui a voulu qu'un système de chemins de fer fût exécuté à charge du trésor public par les soins du Gouvernement, dispose que les péages seront réglés chaque année législativement. Celle du 12 avril 1835 a dérogé à cette disposition par son article premier, dont voici les termes :

« Provisoirement, en attendant que l'expérience ait permis de fixer d'une manière définitive les péages à percevoir sur la route susdite, conformément à l'art. 5 de la loi du 1^{er} mai 1834, ces péages seront réglés par un arrêté royal ; la perception s'en fera, en vertu de cet arrêté, jusqu'au 1^{er} juillet 1836. »

Depuis lors les effets de cet article ont été annuellement prorogés jusqu'au 1^{er} mars courant.

Des réclamations assez vives se firent jour à diverses reprises dans cette enceinte, afin de faire cesser cette situation provisoire.

Il semblait qu'après une expérience de tant d'années, le Gouvernement devait être en mesure de faire des propositions qui, en amenant la fixation des tarifs

(1) Projet de loi, n° 153.

(2) La section centrale, présidée par M. VERHAEGEN, se compose de MM. LESOINNE, DESIRIVEAUX, BRICOURT, DE MAN D'ATTENRODE, BROQUET et OSY.

par la loi, vinssent donner de la stabilité aux frais de transport, condition nécessaire aux opérations commerciales, et armer l'administration, dans l'intérêt du trésor, contre des exigences persistantes et quelquefois exagérées.

Ces motifs firent surgir un projet de loi fixant les tarifs pour le transport des voyageurs et des bagages, il fût déposé en séance du 5 mars 1845, n° 225.

Mais le Gouvernement réclama la faculté pendant quelque temps encore de modifier en certains points les tarifs du transport des marchandises, afin de suivre les changements, qui devaient encore s'opérer par suite des grands accroissements que ce service devait continuer à prendre.

Ce projet de loi a été examiné dans les sections, qui ont désigné leurs rapporteurs; mais il n'a fait l'objet d'aucun rapport.

Depuis l'époque où ce projet a été déposé, la direction du Département des Travaux Publics a changé trois fois de main.

Cette instabilité a contribué à faire ajourner la fixation des tarifs, et a rendu nécessaire le renouvellement de la loi, qui abandonne au Gouvernement le règlement des péages des chemins de fer de l'État.

En dernier lieu, la loi du 28 février 1847 lui a accordé cette faculté jusqu'au 1^{er} mars courant.

Le but du projet soumis à vos délibérations est de vous demander une prorogation nouvelle jusqu'au 1^{er} mars 1849.

Compte-rendu de l'examen dans les sections.

La 1^{re} adopte sans observations.

La 2^e adopte.

La 3^e adopte en faisant valoir à l'appui de la convenance de soumettre les tarifs à une discussion législative, et à la sanction de la loi, l'inégalité des péages qui grèvent la ligne du Midi.

La 4^e adopte le projet, tout en insistant sur la convenance de saisir, au plus tôt, la Législature d'un projet destiné à fixer les tarifs des voyageurs, des bagages et des marchandises, en tenant compte des améliorations que l'expérience a indiquées en faveur du commerce et de l'industrie.

La 5^e adopte le projet de loi, tout en se plaignant de ce que la discussion du projet de loi destiné à fixer les tarifs est ajournée d'année en année. Elle émet le vœu que ce projet soit présenté dans le courant de la session.

La 6^e adopte sans observations.

Examen en section centrale.

La section centrale s'est ralliée à la proposition qui a pour objet de pro-

roger pour un nouveau terme la loi concernant les péages des chemins de fer ; mais elle vous propose de le fixer au 31 décembre prochain, au lieu du 1^{er} mars 1849.

En effet, l'intérêt public exige que la question des péages des chemins de fer soit résolue dans un avenir peu éloigné ; treize années d'expérience, des études nombreuses rendent cette solution facile avant la fin de l'année.

Si la proposition de la section centrale est admise, l'administration aura plusieurs mois encore devers elle pour la soumettre à une nouvelle instruction, à des expériences même, et préparer un projet, dont la conversion en loi pourra s'effectuer de manière à ce que ses effets puissent s'appliquer à l'année 1849, et exercer une influence avantageuse sur ses produits.

Améliorer les recettes des chemins de fer de l'État, tout en multipliant les services qu'ils sont appelés à rendre aux voyageurs et au commerce, tel est le problème dont le Gouvernement a à vous proposer la solution et c'est le système des tarifs destinés à régler les péages du transport des marchandises qu'il importe surtout de réformer.

Nous allons en indiquer les motifs, afin de répandre quelque jour sur cette question importante.

L'arrêté royal du 22 mars 1842, modifié à diverses reprises, a classé les marchandises en plusieurs catégories.

Des tarifs compliqués d'une application difficile fixent pour chacune d'elles les prix de transport d'après la distance et d'après divers poids jusqu'à concurrence de 4,000 kilog. exclusivement.

Une charge de 4,000 à 5,000 kilog. d'après la saison forme le chargement complet d'un waggon.

La location du matériel est autorisée, et réglée au moyen d'un tarif d'après la distance à parcourir.

Cette location assure à ceux qui en usent de grands avantages, car le transport de 4,000 à 5,000 kilog. de marchandises au moyen de la location d'un waggon s'effectue avec une prime considérable.

Cette prime varie d'après la nature des marchandises de 20 à 200 p. % et même au delà.

De plus le transport à charge complète s'effectuant sans distinction de marchandises, tous les embarras, qui résultent de l'interprétation des tarifs, sont évités. L'idée qui a fait éclore ce système, a été d'assurer au service des chemins de fer des charges complètes, et la conséquence en a été de fonder un monopole.

Cette préoccupation n'avait rien d'étrange, lorsqu'à l'origine du service du

chemin de fer, l'on pouvait craindre un manque d'aliment à sa circulation. Mais depuis que l'affluence des marchandises est telle, que ce sont au contraire les moyens de transport, qui font trop souvent défaut, ce système n'a plus d'autre résultat, que d'affranchir le travail du personnel de l'administration de tout ce qui est embarrassant et compromettant, et de lézer le trésor public et le commerce.

En effet, au moyen de cette combinaison, la commission accapare la plupart des transports, et fait aux recettes des chemins de fer une redoutable concurrence, en usant de son propre matériel.

Voici comment :

Les charges complètes et les avantages qu'elles procurent, ne sont généralement à la portée que des intermédiaires.

La commission attire à elle la plupart des colis au moyen de la prime, qui consiste dans la différence du prix du transport à charge complète, et du prix du transport des marchandises classées et tarifées; car cette prime lui permet d'offrir des prix réduits.

La préférence est d'ailleurs assurée aux intermédiaires, à cause des avantages qu'ils offrent au public, en voici quelques-uns :

Des expéditions promptes et régulières ;

Des soins pour le chargement et la conservation des articles ;

Des indemnités payées avec promptitude en cas de perte ou d'avarie ;

Des lettres de voitures, garantie importante pour le commerce ;

Suppression de débats interminables à propos de l'interprétation des tarifs ;

Enfin un accueil prévenant.

Telles sont les garanties et les avantages, que présente le service des transports effectué par l'intermédiaire des entreprises particulières.

Maintenant quelles sont les modifications, qu'indique l'expérience, afin de faire cesser une concurrence nuisible au trésor public, et afin d'utiliser un personnel nombreux ?

Elles consistent dans l'introduction d'un tarif uniforme pour les diverses catégories de marchandises calculé par cent kilog.

Elles consistent dans la suppression de la location du matériel, dans la suppression de la prime accordée aux charges complètes.

Le chemin de fer ne manque pas d'aliment à son activité; les chargements peuvent se compléter sans difficulté par les soins de l'administration elle-même. Quant aux marchandises en vrac, celles qui se transportent sans emballage,

elles devront continuer à n'être admises que par charge complète de 4,000 à 5,000 kil. d'après la saison.

Ce sont les réformes, dont le service du transport des marchandises est susceptible dans l'intérêt du trésor public et du commerce.

La situation financière du pays les rend urgentes.

C'est pour cette cause, que la section centrale après avoir adopté à l'unanimité des membres présents une nouvelle prorogation à la loi du 12 avril 1835, vous propose de substituer la date du 31 décembre 1848 à celle du 1^{er} mars 1849.

Le rapporteur ,
Bou DE MAN D'ATTENRODE.

Pour le président :
Le président d'âge,
P.-J. DESTRIVEAUX.