

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 8 MAI 1884.

Prorogation de l'article 1^{er} de la loi 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 (1).

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE (*), PAR M. GILLIEUX.

MESSEURS,

Le projet de loi soumis à vos délibérations porte prorogation, jusqu'au 1^{er} juillet 1887, de l'article 1^{er} de la loi du 12 avril 1835 et de l'article 1^{er} de la loi du 24 mai 1882.

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

La loi du 24 mai 1882 permet au Gouvernement d'accorder des dérogations aux clauses de 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. Cette loi n'a d'effet que jusqu'au 1^{er} juillet 1884.

EXAMEN EN SECTION DU PROJET DE LOI.

1^{re} section. — Le projet est adopté sans observation, à l'unanimité des membres présents.

2^e section. — Un membre estime que les tarifs différentiels font une situation défavorable à certaines localités et notamment à Bruxelles.

(1) Projet de loi, n° 135.

(*) La section centrale, présidée par M. DESCAMPS, était composée de MM. LUCQ, SABATIER, GILLIEUX, DE BRUYN, MALOU et D'ANDRIMONT.

Cette observation est combattue par un membre qui la prétend mal fondée. Le projet est adopté par quatre voix contre une abstention.

3^e section. — Un membre fait remarquer que l'utilité d'accorder au Gouvernement le droit de régler les péages sur les voies ferrées de l'État, a été encore reconnue, dans une circonstance récente, dans laquelle une prompte réduction de tarif a facilité l'exportation d'une quantité considérable de charbons belges.

Le projet de loi a été adopté à l'unanimité.

4^e section. — Aucune observation n'a été présentée. Le projet de loi a été approuvé.

5^e section. — Cette section, tout en regrettant que le Gouvernement ne soit pas encore en mesure de proposer des tarifs permanents, adopte le projet de loi.

6^e section. — Cette section, réclame des transports à bon marché pour les engrais et pour la chaux destinée à l'agriculture.

Elle fait remarquer que ces matières pourraient être transportées en été pendant la période de ralentissement du trafic.

Elle adopte à l'unanimité le projet de loi.

Les raisons qui ont déterminé, en 1881, la prorogation de la loi de 1835, continuent d'exister et de justifier le projet de loi actuel.

S'il laisse aux mains de l'État les pouvoirs les plus étendus en matière de tarifs, nous devons avoir la confiance que celui-ci s'en servira dans le plus grand intérêt du pays, qui comprend tout à la fois le développement de nos industries, l'accroissement du trafic de nos voies ferrées et de nos ports de mer et la prospérité générale du commerce. S'efforcer d'atteindre ce triple but, c'est en même temps augmenter les ressources du Trésor, intimement liées à la situation favorable de toutes les branches du travail national. Nous devons espérer, d'autre part, que les faits nouveaux qui se passent à l'étranger dans le domaine économique et surtout dans le mode d'exploitation des chemins de fer par nos voisins, n'échapperont pas à l'attention la plus sérieuse de l'État.

L'industrie belge rencontre en Belgique et au-delà de nos frontières la concurrence de plus en plus redoutable des pays voisins, qui jouissent souvent de conditions plus favorables de production et de transport.

L'ouverture des nouvelles grandes lignes internationales, telles que celle du Gothard et prochainement celle de l'Arberg, tendent à changer la situation commerciale et industrielle des contrées du Nord, du Midi et du Levant de l'Europe.

La Belgique doit veiller à ce que cette évolution économique ne s'opère pas à son détriment.

L'Allemagne, après avoir procédé à la révision de ses tarifs, les modifie fréquemment et donne satisfaction aux exigences du trafic par la création de tarifs exceptionnels.

En France également, on vient de soumettre à l'homologation du Gouvernement des tarifs nouveaux que l'on a classés comme suit :

- 1° Tarifs généraux ;
- 2° Tarifs spéciaux ;
- 3° Tarifs exceptionnels applicables à certains transports, dans des conditions et sur des parcours déterminés ;
- 4° Tarifs exceptionnels des ports de mer.

Ces réformes introduites par nos voisins dans le régime de leurs chemins de fer, ne peuvent pas être perdues de vue par l'État belge.

Nos tarifs, de même que ceux des pays voisins, doivent également tenir compte d'une foule de circonstances locales, et ne faut-il pas renoncer à l'espoir de substituer au système actuel, un système uniforme et définitif ?

D'ailleurs, nos chemins de fer, comme ceux d'autres administrations belges ou étrangères, forment un vaste établissement industriel qui doit être géré commercialement, et ils restent soumis aux lois de la concurrence.

L'État est tenu d'accroître ses recettes, tant par le service des voyageurs que par celui des marchandises, et il ne peut le faire généralement, qu'en accordant certaines concessions ou certaines facilités dans les transports.

Au nombre des améliorations introduites dans les tarifs de notre railway national depuis le 1^{er} juillet 1881, nous citerons :

- 1° Les réductions concédées :
 - a. Aux minerais du grand-duché de Luxembourg et aux minerais de fer importés par voie maritime ;
 - b. Aux transports de charbons vers l'Est de la France, la Suisse et l'Italie ;
 - c. Aux transports de fer vers l'Italie ;

- 2° L'amélioration apportée à la tarification des sucres, ainsi qu'à celles de plusieurs produits pour l'exportation par voie maritime ;

Et enfin 3° l'abaissement des prix, dans une certaine mesure, des cartes d'abonnement pour le transport des voyageurs, rendues valables pour tous les trains.

Nous ajouterons que l'État ne tardera pas à mettre en vigueur sur ses lignes de nouvelles conditions réglementaires faisant droit à des griefs reconnus fondés en ce qui concerne la responsabilité du transporteur.

D'autres réformes sont réclamées et seraient d'une utilité incontestable dans les circonstances actuelles. Nous croyons devoir en indiquer quelques-unes des plus urgentes :

- 1° La création de tarifs *spéciaux* ou *exceptionnels* pour le transport de nos charbons à l'intérieur :

- a. Dans des localités d'où ils sont éloignés par la concurrence étrangère, qui y arrive à des conditions beaucoup plus avantageuses ;

- b. Dans nos ports de mer et leurs zones, pour la consommation locale, qui nous est enlevée pour la plus grande part par les charbons étrangers ;

- 2° La mise en vigueur d'un nouveau tarif *d'exportation* pour certains produits métallurgiques, afin de leur permettre de lutter plus facilement sur les marchés étrangers contre les produits similaires allemands transitant par la Belgique ;

3° La réduction des tarifs ou la mise en vigueur de tarifs *spéciaux* pour le transport des matières fertilisantes, des semences, des machines agricoles et des produits servant à l'alimentation du bétail ;

4° L'application de tarifs *exceptionnels* pour des transports, dans des conditions déterminées, de marchandises ayant peu de valeur, telles que la chaux agricole, les charbons, les minerais, certains matériaux, etc., pendant les époques où le trafic est peu abondant, en permettant ainsi d'utiliser le matériel en tous temps ;

5° Et une amélioration dans certains tarifs internationaux pour faciliter l'extension de nos débouchés et notamment dans le tarif général belge-italien par le Gothard, tarif qui reste plus élevé que celui de nos concurrents, malgré les plaintes réitérées si légitimes de l'industrie charbonnière et métallurgique (1).

Nous croyons devoir rappeler ici ce qui a été dit dans le rapport précédent sur le même projet de loi, que l'État devrait d'autant moins hésiter d'adopter ces diverses réformes, que leur application est facilitée par les réductions de prix très sensibles sur les matières de consommation, par les perfectionnements apportés au matériel roulant et au matériel fixe, et par une meilleure exploitation commerciale de nos chemins de fer.

Il est également à présumer que la substitution des traverses métalliques aux billes en bois serait, pour le chemin de fer de l'État, une nouvelle source d'économies.

Les administrations de chemins de fer allemands doivent y trouver cet avantage, puisqu'elles emploient ces traverses depuis plus de quinze ans et qu'elles en étendent constamment l'usage.

Elles ne leur reconnaissent donc pas le défaut qui leur a été attribué, d'exiger, pour la voie, des frais d'entretien plus élevés, défaut qui ne peut

(1) On sait que les charbons et les produits métallurgiques belges à expédier vers l'Italie, sont soumis à des taxes plus élevées que celles imposées aux produits similaires allemands. L'Allemagne, sous prétexte que nous n'avons pas concouru aux frais du tunnel du Gothard, oppose une fin de non-recevoir à nos demandes d'égalité de traitement.

On a souvent répondu à cette objection que l'Allemagne n'est pas intervenue dans les frais de construction des chemins de fer belges et que néanmoins ses produits y profitent des mêmes tarifs que les produits indigènes.

Mais la surtaxe dont sont frappés nos produits est faite à l'avantage de l'Allemagne seule et non pas des deux autres pays qui ont subsidié les travaux du Gothard, et elle s'applique à nos portes et contrairement à un principe admis pour les relations en service mixte.

Elle provient, en effet, du maintien de frais fixes très élevés — dont une notable partie au moins devrait être abandonnée — à chacun des points d'échange de Sterpenich et de Luxembourg et d'une tarification kilométrique entre ces deux points, supérieure à celle du parcours total.

Nous reconnaissons avec satisfaction que, pour les produits métallurgiques, l'État a atténué les effets des prétentions de la direction impériale de Strasbourg, en appliquant son tarif le plus favorable sur le parcours belge ; mais cette concession est aujourd'hui reconnue complètement insuffisante, et il n'est que légitime de persister à réclamer une égalité de traitement.

résulter que d'un mauvais ballastage ou d'un mode défectueux d'attache du rail à la traverse.

Cette transformation rendrait en même temps un service signalé à l'industrie métallurgique, et il serait d'autant plus équitable d'accorder à cette dernière, de même qu'à l'industrie charbonnière, des réductions de transport, dans le but de leur faciliter la lutte contre la concurrence étrangère, qu'en réalité, c'est à la baisse survenue sur leurs produits qu'est due la plus forte part des économies réalisées dans l'exploitation de notre railway.

On est d'autant plus fondé à faire valoir cette considération, que les industries métallurgique et charbonnière sont les meilleurs clients des chemins de fer, par les quantités considérables de transports qu'elles lui fournissent toute l'année.

Les tarifs internationaux et de transit sont, dans l'intérêt de nos ports de mer et du trafic de nos voies ferrées, descendus à des taux relativement bas, sans préjudice pour l'État. N'est-ce pas là la preuve de la possibilité de réduire de plus en plus nos tarifs en *service intérieur*, pour maintenir et donner de la vie à nos industriels?

D'ailleurs, ces tarifs, qui étaient autrefois réputés les plus bas de l'Europe, peuvent-ils encore soutenir la comparaison avec certains tarifs allemands, français et luxembourgeois qui, pour une série de distances, sont sensiblement inférieurs aux nôtres?

En outre, les tarifs internationaux et de transit, dont bénéficient principalement les produits allemands, n'entraînent-ils pas l'obligation pour le Gouvernement d'étendre, par réciprocité, leurs avantages à nos propres industries, par une application plus large des tarifs exceptionnels ou des tarifs d'exportation?

Ce rapport serait incomplet si, en signalant les améliorations utiles à introduire dans l'exploitation des chemins de fer de l'État, nous passions sous silence ses relations en service mixte avec les Compagnies concédées.

L'intérêt général est intimement lié à la bonne entente de toutes les administrations de chemins de fer. C'est avec raison que l'on s'est plaint souvent du conflit entre l'État et la Compagnie du Grand-Central. Les conséquences en sont des plus préjudiciables pour l'industrie et le commerce, et c'est avec une satisfaction unanime que l'on a appris qu'il y serait mis un terme dans un délai très rapproché. Aussi nous joignons-nous à nos industriels pour adresser nos félicitations à M. le Ministre des Travaux publics et à la Direction générale du Grand-Central pour avoir fait cesser une situation si regrettable pour une grande partie du pays.

La Compagnie du Nord est la seule Compagnie concédée qui ait sollicité l'autorisation d'appliquer les tarifs généraux de l'État à ses lignes belges. Cette autorisation lui a été accordée pour le service des voyageurs et pourra probablement être étendue prochainement au transport des marchandises.

Il est utile que le Gouvernement reste investi des pouvoirs qui lui ont été conférés par la loi du 24 mai 1882.

La section centrale soumet avec confiance les diverses considérations qui

précèdent à l'examen attentif de l'honorable **Ministre des Travaux publics**, et elle vous propose, **Messieurs**, à l'unanimité des voix, de donner un vote favorable au projet de loi.

Le Rapporteur,

VICTOR GILLIEAUX.

Le Président,

J. DESCAMPS.
