

(A)

(N° 258.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 10 MAI 1854.

Prorogation de l'article 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. DE MAN D'ATTENRODE.

MESSIEURS,

La loi du 1^{er} mai 1834, en autorisant le Gouvernement à construire des chemins de fer à charge du trésor public, stipule, par son art. 5, que « les produits de la route, provenant des péages *qui devront être annuellement réglés par la loi*, serviront à couvrir les intérêts et l'amortissement de l'emprunt, ainsi que les dépenses annuelles d'entretien et d'administration de la nouvelle voie. »

La loi du 12 avril 1835 a abandonné à l'administration le soin de régler les péages des chemins de fer pour le terme d'une année.

Des lois annuelles ont ensuite renouvelé successivement cette dérogation à l'art. 5 de la loi du 1^{er} mai 1834.

Pour obtenir la faculté de déterminer les tarifs par des arrêtés royaux, le Gouvernement faisait valoir que l'expérience n'était pas suffisante pour les fixer définitivement par une loi.

Le tarif pour le transport des personnes a été réglé par la loi du 12 avril 1851.

Le Gouvernement demande que la faculté de régler, par des arrêtés, le tarif concernant le transport des marchandises lui soit continuée encore jusqu'au 1^{er} juillet 1855; il le demande afin d'introduire dans ce tarif des modifications dont la nécessité a été constatée par l'expérience.

(1) Projet de loi, n° 219.

(2) La section centrale, présidée par M. VEYDT, était composée de MM. LESOINNE, DAVID, DE RUDDERE DE TE LOKEREN, DE MAN D'ATTENRODE, DE PERCEVAL et DE ROYER.

Examen du projet de loi par les sections.

Toutes les sections ont admis la proposition faite par le Gouvernement.

La 2^{me} section appelle son attention sur la nécessité de rendre les recettes des chemins de fer aussi productives que possible, de manière à ce que les produits soient suffisants pour couvrir les dépenses ordinaires et extraordinaires.

Des membres de cette section se sont plaints du système adopté pour le cubage des marchandises légères; les employés chargés de ce service ne sont souvent pas capables de procéder à cette opération. D'autres demandent que le conseil permanent examine la question du *minimum* du poids, etc., etc., et s'il n'y a pas moyen de le réduire.

La 5^{me} section observe que l'époque de la présentation du projet de loi rend toute discussion impossible; la session est trop avancée pour pouvoir donner aux tarifs une fixeté légale.

Section centrale.

La loi du 12 avril 1851, en fixant les péages pour le transport des voyageurs, en a élevé légèrement le taux. Les prix de transport par les trains de grande vitesse ont été augmentés d'une manière plus sensible par la loi du 10 mars 1854. Le résultat en est satisfaisant.

Un arrêté royal du 10 juin 1853 a approuvé les modifications introduites dans le tarif des marchandises, d'accord avec la commission consultative instituée, en 1853, au Département des Travaux publics. Ces modifications ont été dictées par les mêmes principes. Le but a été de rendre les tarifs rémunérateurs. Ce but a été atteint.

« Le Gouvernement et le conseil avaient prévu, dit l'Exposé des motifs du projet en discussion, que l'augmentation de produits qui résulterait du remaniement du tarif, s'élèverait à environ 1,200,000 francs par an, indépendamment de l'accroissement de recettes dû au développement normal des transports. Dès le premier mois, ces prévisions furent entièrement justifiées, et elles n'ont pas été démenties par les résultats subséquents. »

L'administration vous propose néanmoins de continuer les expériences auxquelles le tarif est soumis.

La section centrale y consent par les motifs suivants :

Bien que le tarif des marchandises, mis en vigueur le 1^{er} juillet dernier, ait donné des résultats dont nous avons à nous applaudir, quelques modifications sont nécessaires dans l'intérêt du commerce et du trésor public.

L'expérience seule est capable de les indiquer.

En effet, les tarifs en vigueur laissent à désirer au point de vue de la classification des marchandises.

Plusieurs éléments doivent concourir à constituer leur base; leur perfection dépend de la manière dont ils sont combinés.

Il faut tenir compte de la valeur des objets confiés au service des transports, de leur fragilité, de leur volume, de leur poids, etc., etc.

La main-d'œuvre et les soins que la marchandise exige, les risques d'avarie auxquels elle est exposée, la charge dont elle est susceptible doivent être pris en considération quand il s'agit de fixer le fret.

Le transport de certains articles n'est acquis aux chemins de fer qu'au moyen de péages réduits, tandis que des prix plus élevés ne nuisent pas au transport d'autres objets.

Telles sont les conditions de toute exploitation commerciale.

Deux membre de la section centrale sont d'avis que l'écart établi entre les prix de transport de chacun des tarifs du 1^{er} juillet est trop brusque, la transition n'est pas assez ménagée.

En voici la conséquence : l'administration transporte gratuitement beaucoup d'articles de messageries groupés par les commissionnaires.

Ainsi 500 kilog. de marchandises payeront de Bruxelles à Herbersthal :

Au tarif n° 3 (49 lieues.).	fr. 12 25
Frais et chargement	1 »
Enregistrement.	0 20
	<hr/>
	13 45

Tandis que 250 kilog. au tarif n° 2 (49 lieues.) payeront	12 25
Taxe fixe.	2 »
	<hr/>
	14 25
	<hr/>

Ainsi, quand un commissionnaire réunit deux groupes de 250 kilog. chacun, en un seul de 500 kilog., l'administration, au lieu de percevoir deux fois la somme de fr. 14 25 c^s ou fr. 28 50 c^s, ne reçoit que fr. 13 45 c^s.

Le fret, dans cette circonstance, n'est pas proportionné aux bénéfices de ceux qui s'entremettent entre le commerce et le service des transports.

La section centrale sait qu'un tarif clair, simple, bien combiné avec les besoins du commerce, de l'industrie et des populations, et avec les droits du trésor public, constitue une œuvre difficile.

Pour l'amener à cet état de perfection, l'application des tarifs existants doit être suivie avec soin.

Il est donc impossible d'immobiliser aujourd'hui les tarifs par une loi.

La section centrale, encouragée par les résultats avantageux du tarif du 1^{er} juillet, a l'honneur de vous proposer de donner encore, pendant une année, la faculté au Gouvernement de régler les tarifs pour le transport des marchandises.

Elle appelle son attention sur le vœu exprimé par l'un de ses membres; il consiste à demander que des réductions de péages soient accordées pour le transport par les chemins de fer de la chaux destinée à l'agriculture. Des réductions semblables ont été accordées pour les transports par les voies navigables.

Le Rapporteur,

Le Président,

B^{on} DE MAN D'ATTENRODE.

VEYDT.