

(1)

(N° 134.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 27 Mai 1879.

Prorogation de l'article 1^{er} de la loi du 12 avril 1833 concernant les péages
sur les chemins de fer de l'État.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

L'article 1^{er} de la loi du 12 avril 1833, qui autorise le Gouvernement à régler les péages sur les chemins de fer de l'État, a été en dernier lieu prorogé jusqu'au 1^{er} juillet prochain. (Loi du 29 juin 1877.)

J'ai l'honneur de soumettre à vos délibérations un projet de loi qui prolonge cette prorogation jusqu'au 1^{er} juillet 1881.

Le moment n'est pas venu d'examiner s'il serait utile de régler, par des actes législatifs, la matière des tarifs de chemins de fer et dans quelle mesure on le pourrait faire.

Depuis plusieurs années, l'Allemagne est à la recherche d'un tarif uniforme. Après de longues études et de très-intéressantes discussions, elle s'est décidée à essayer d'un système transactionnel. Écartant à la fois le tarif très-simple, mais plus théorique que pratique mis en vigueur sur les lignes de l'Alsace-Lorraine et les tarifs empiriques mais fort confus en vigueur sur les autres lignes, elle a cru pouvoir imposer aux exploitants de chemins de fer un tarif général applicable dans ses conditions réglementaires et ses classifications à toutes les lignes et ne comportant de variations que dans les prix de base des barèmes propres aux diverses lignes.

Mais à ce tarif général il a fallu déroger dès l'origine par des tarifs exceptionnels et le nombre s'accroît tous les jours, des articles qui sont soustraits à l'action de la règle commune. De ce côté, l'expérience est loin d'être achevée.

En France, la question est à l'étude depuis dix ans. De longues enquêtes ont été tenues, de volumineux rapports faits, mais, jusqu'à présent, aucune conclusion n'a été prise qui soit fort éloignée de l'état de choses antérieur.

La commission chargée par mon prédécesseur de l'étude de nos tarifs ne pour-

rait utilement entamer cette tâche qu'après que les pays voisins auront définitivement adopté les leurs.

Il a été reconnu d'ailleurs que, pour la mettre en situation de délibérer avec fruit, il était nécessaire que l'administration procédât préalablement à toute une série de travaux préparatoires.

Ces travaux sont commencés, mais ce n'est pas avant un certain temps qu'ils pourront être terminés.

En attendant, le Département s'applique à améliorer ce qui existe et à donner plus d'extension aux relations internationales.

Voici ce qui a été fait dans cette voie, depuis quelques mois.

Et d'abord, quant aux paquets de 5 kilogrammes et moins, le prix de transport en service intérieur et mixte a été ramené à un taux unique sans distinction ni de poids ni de distance. Le port perçu au départ est payable en timbres adhésifs.

Dans les services internationaux des règles analogues ont été introduites.

Vers toute l'Europe centrale, le paquet de 5 kilogrammes et moins s'expédie à toute distance, franco, pour le port d'un franc. En Suisse et en Danemark, il parvient au prix d'un franc quarante centimes. Avec la France, l'Italie, la Suède, les relations sont moins faciles et plus chères, mais bien meilleures cependant qu'autrefois.

Quant aux marchandises de petite vitesse, des réductions importantes ont été consenties en vue de leur ouvrir des débouchés nouveaux ou de leur faciliter l'accès des marchés où elles n'arrivaient que difficilement.

Ainsi à l'exportation par les ports de mer belges, les fers laminés en barres, battus ou étirés, les aciers laminés en barres ou en bottes et les pierres de taille ont été admis à bénéficier du prix de la 4^e classe du tarif 5, les engrais artificiels, les mitrailles et les limailles de fer ou d'acier ont passé de la 3^e dans la 4^e classe, les pavés, les pierrailles et le macadam à l'exportation maritime ont été introduits dans la nomenclature du tarif spécial le plus réduit.

Dans les services internationaux on s'est étudié à former de nouvelles relations et à activer les communications déjà existantes.

Un tarif a été mis en vigueur pour le transport des marchandises de tout poids entre la Belgique et l'Autriche-Hongrie.

Les gares de nos ports de mer seules pouvaient trafiquer en tarifs directs avec l'Alsace, la Lorraine, la Suisse, le Sarrebruck.

Depuis le 1^{er} mars, cet état de choses est modifié.

A l'occasion de la mise en vigueur d'un tarif nouveau, établi d'après le système allemand, toutes les stations belges ont été mises, pour l'expédition comme pour l'arrivage, en relation avec ces contrées.

A cette date également, un tarif, établi d'après le même système, mettait nos ports de mer en relations directes avec les stations du chemin de fer Jura-Bernois. Ce tarif vient d'être étendu à toutes nos gares.

Les tarifs pour les relations entre les villes ports de mer belges et le Palatinat, le grand-duché de Bade et le Wurtemberg ont été également modifiés d'après le système allemand.

Pour les relations entre nos stations et celles du réseau de l'Est-Français,

situées dans les départements de la Meuse, de Meurthe et Moselle, des Vosges, de la Haute-Marne, de la Haute-Saône et de la Côte-d'Or, un tarif direct sera mis en vigueur viâ Athus le 1^{er} juin prochain.

Sous peu de temps nous publierons un tarif direct pour les relations de la Belgique avec l'Italie.

D'autres tarifs, comprenant les relations de toutes les stations belges avec celles du Palatinat, du grand-duché de Bade, du Wurtemberg, de la Hesse et du Nassau, sont en voie d'élaboration.

Enfin, des négociations sont entamées pour étendre nos relations directes dans la Russie, dans l'Autriche-Hongrie et dans la Roumanie.

Des réductions de prix ont été accordées aux chicorées expédiées vers le sud et le centre de l'Allemagne.

Les barèmes sont généralement d'un maniement difficile. Il a paru qu'il y aurait avantage à réunir, dans un même volume, toutes les données relatives aux relations d'un port, comme Anvers ou Gand, ou d'une industrie, comme l'industrie métallurgique ou lainière, en écartant ce qui a trait aux autres localités ou autres industries.

Le Ministre des Travaux Publics,

SAINCTELETTE.



PROJET DE LOI.

 Léopold II,

ROI DES BELGES,

À tous présents et à venir, salut.

Sur la proposition de Notre Ministre des Travaux Publics;

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Travaux Publics présentera, en Notre nom, à la Chambre des Représentants, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE.

L'article 1^{er} de la loi du 12 avril 1835 (*Bulletin officiel*, n° 196) concernant les péages des chemins de fer de l'État est prorogé jusqu'au 1^{er} juillet 1881.

Donné à Laeken, le 27 mai 1879.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

SAINTELETTE.
