

(1)

(N° 172.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 17 JUIN 1879.

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. GILLIEAUX.

MESSIEURS,

La fixation des péages à percevoir sur les chemins de fer de l'État a été attribuée au Roi par une loi du 12 avril 1835, prorogée en dernier lieu jusqu'au 1^{er} juillet prochain par la loi du 29 juin 1877. Le Gouvernement soumet à la Législature un projet de loi qui lui confère le pouvoir de régler ces péages jusqu'au 1^{er} juillet 1881.

En Allemagne et en France, on est, depuis plusieurs années, à la recherche d'un tarif uniforme, simple et rationnel à appliquer aux nombreux chemins de fer qui sillonnent ces pays. Mais cette question importante paraît encore éloignée d'une solution satisfaisante.

Ailleurs, on projette même des conventions entre États fixant pour le transport des chemins de fer des règles uniformes, d'une application générale et obligatoire, tant pour le trafic intérieur qu'extérieur, tandis que l'on soutient également que ces règles uniformes ne peuvent être admises que pour le trafic international en laissant à chaque État la faculté de conserver ou d'introduire dans son trafic intérieur des dispositions particulières.

En Belgique, une commission a été nommée en 1873 pour l'étude et la révision de nos tarifs; mais elle a reconnu qu'elle ne pouvait produire un travail utile avant que les pays voisins aient adopté les tarifs définitifs, résultats de leurs persévérantes recherches.

(1) Projet de loi, n° 154.

(2) La section centrale, présidée par M. DESCAMPS, était composée de MM. GILLIEAUX, SABATIER, VAN ISEGHEM, MALLAR, WASHER et D'ANDRIMONT.

Le moment n'est donc pas encore convenable pour régler par des actes législatifs les péages sur notre railway national.

En attendant, le Département des Travaux publics s'attache à améliorer nos transports et à étendre nos relations commerciales.

Le prix de transport des paquets de 5 kilogrammes et moins a été ramené pour tout le pays à un taux unique, perçu au départ et payable en timbres adhésifs.

Ces paquets s'expédient franco dans toute l'Europe centrale pour le port d'un franc et en Suisse et en Danemark au prix de fr. 1 40 c^s.

Ces transports viennent également d'être améliorés avec la France, l'Italie et la Suède.

Des réductions ont été accordées aux marchandises de petite vitesse pour ouvrir ou développer des débouchés.

Des tarifs directs ont été mis en vigueur pour nos relations avec l'Autriche-Hongrie, l'Alsace, la Lorraine, la Suisse, le Sarrebruck et les stations du chemin de fer Jura-Bernois.

Nos ports de mer sont également mis en relations directes avec le Palatinat, le Grand-Duché de Bade et le Wurtemberg.

Un tarif direct via Athus a été mis en application le 1^{er} juin dernier pour nos relations avec le réseau de l'Est français dans toute la partie longeant la frontière allemande.

Un tarif direct avec l'Italie sera publié prochainement. Enfin d'autres tarifs pour 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 pendant que des négociations sont ouvertes pour développer nos relations directes avec la Russie et la Roumanie.

Les barèmes sont devenus d'un usage plus facile par leur division et par la réunion, dans un même volume, de tout ce qui concerne les relations d'un port comme Anvers ou Gand ou d'une industrie comme l'industrie métallurgique ou lainière.

Le tarif général pour le service intérieur, publié le 1^{er} mai 1879, renferme des renseignements plus complets et donne le tableau des gares privées et des établissements raccordés aux stations du chemin de fer de l'État avec indication du péage supplémentaire dû, le cas échéant, indépendamment des prix du tarif. Ce tableau fait ressortir une situation déjà signalée de la grande inégalité, sous le rapport des frais de traction, des charges entre établissements de même nature.

La section centrale constate avec satisfaction toutes ces améliorations qui portent principalement sur nos relations internationales. Elle émet le vœu de les voir prochainement s'étendre davantage au service intérieur et mixte. Elle croit devoir indiquer les mesures suivantes comme les plus urgentes :

1° L'application aux services mixtes du tarif général n° 11 relatif au transport de certaines marchandises pondéreuses à courtes distances;

2° L'extension de ce tarif général n° 11 à de plus grandes distances (50 kilomètres au minimum) en réduisant la taxe variable au maximum à fr. 0 04 c^s par tonne kilométrique;

3° La réduction des tarifs pour des transports, *par trains complets*;

4° La mise en vigueur de tarifs spéciaux pour des transports, à *grandes distances, par trains complets pendant les époques de l'année où le matériel chôme ou est moins occupé*, alors surtout qu'il s'agirait du transport de marchandises ayant peu de valeur;

5° La réduction des tarifs pour le transport des engrais, des semences, des machines agricoles et des produits servant à l'alimentation du bétail.

Ces mesures trouvent leur justification dans les conditions de transport indiquées, plus faciles et moins coûteuses, dans la réduction considérable des dépenses d'exploitation résultant du bas prix actuel du matériel roulant et des matières de consommation dans l'économie importante réalisée par l'emploi des rails d'acier et des voies entièrement métalliques et dans une meilleure entente de l'exploitation commerciale de notre réseau. Qu'il nous suffise de rappeler que le dernier-compte rendu des opérations du chemin de fer de l'État, concernant l'année 1877, signale pour cette année, comparée à la précédente, une économie de 23.46 p. $\frac{1}{2}$ sur les combustibles, soit une différence de fr. 1,190,308 73 c.

Depuis 1877, le prix des combustibles a subi une nouvelle réduction de plus de 28 p. $\frac{1}{2}$; l'économie annuelle sur ce chapitre seul peut donc être estimée à environ deux millions et demi de francs.

Une économie considérable doit également être réalisée sur les frais de parachèvement et d'amélioration des voies, le prix des rails en fer et en acier ayant subi une baisse assez importante.

C'est donc avec toute raison que les intéressés réclament instamment des réductions sur le transport des charbons, des minerais et des fontes, puisque, en réalité, ce sont les industries charbonnière et métallurgique qui supportent la plus grande partie des économies réalisées dans l'exploitation actuelle des chemins de fer. L'État a d'ailleurs intérêt à aider et à favoriser, même temporairement, ces industries importantes qui forment la part la plus notable de sa clientèle de transport.

Au sujet des tarifs internationaux et de transit, nous voyons qu'ils peuvent descendre à des taux relativement bas, sans dommage pour l'État, et nous ne doutons pas que des tarifs de plus en plus réduits ne puissent être également appliqués au service intérieur au profit de nos propres industries.

La section centrale, espérant que le Gouvernement ne tardera pas à prendre en sérieuse considération les observations qu'elle présente dans l'intérêt du commerce, de l'industrie et de l'agriculture, vous propose l'adoption du projet de loi qui proroge jusqu'au 1^{er} juillet 1881, l'article 1^{er} de la loi du 12 avril 1838.

Le Rapporteur,
VICTOR GILLIEUX.

Le Président,
J. DESCAMPS.