

(2)

(N° 132.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 20 MAI 1881.

Prorogation de l'article 1^{er} de la loi du 12 avril 1855 relative aux péages sur les chemins de fer de l'État (1).

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE (2), PAR M. VICTOR GILLIEUX.

MESSIEURS,

La loi du 24 juin 1879 a conféré au Gouvernement le pouvoir de régler les péages à percevoir sur les chemins de fer de l'État jusqu'au 1^{er} juillet 1884.

Le Gouvernement soumet à la Législature un projet de loi prorogeant ce pouvoir jusqu'au 1^{er} juillet 1884.

L'honorable chef du Département des Travaux Publics estime que le moment n'est pas encore arrivé de retirer au Gouvernement les droits accordés et renouvelés successivement depuis la loi du 12 avril 1855.

Les besoins de l'industrie et du commerce varient chaque jour.

La concurrence s'accroît davantage entre les voies ferrées, les voies fluviales et les voies maritimes.

Les ports belges doivent lutter avec des ports concurrents mieux situés ou mieux outillés.

Enfin, nos tarifs, tant pour le trafic intérieur que pour le trafic extérieur, doivent constamment tenir compte de toutes ces circonstances et ne peuvent encore être fixés d'une manière uniforme et définitive.

Les pays voisins, la France et l'Allemagne, sont dans des conditions identiques et modifient ou remanient chaque jour les tarifs des marchandises.

(1) Projet de loi, n° 120.

(2) La section centrale, présidée par M. DESCAMPS, était composée de MM. PETY DE THOZÉE, WASHER, GILLIEUX, ALEXANDRE JAMAR, DE MACAR et NOTHOMB.

Telles sont encore les raisons qui justifient, comme précédemment, le projet de loi actuel.

Des modifications des plus importantes ont été introduites dans notre tarification depuis le 1^{er} juillet 1879.

Des dégrèvements et des déclassements ont été apportés à notre tarif intérieur, et des tarifs spéciaux ont été créés pour l'exportation et l'importation.

Les taxes dites d'embranchement ont été supprimées et le tarif des petits parcours a été étendu à toutes les marchandises de la 4^e classe jusqu'à la distance de 24 kilomètres.

Nous devons applaudir à toutes ces améliorations indispensables et persister, en présence de la situation économique générale actuelle, à réclamer de nouvelles réductions sur le transport des matières premières de l'industrie et de l'agriculture, ainsi que l'application plus générale des tarifs spéciaux d'exportation et d'importation, pour développer nos débouchés et pour conserver à nos produits les marchés que l'on cherche à nous enlever par des droits de douane ou par des moyens de transport avantageux accordés à nos concurrents.

Tout récemment, on s'est vivement alarmé de l'introduction, en Belgique, des charbons étrangers venant même au centre de nos bassins houillers enlever des marchés importants.

Ne serait-il pas possible dans ces cas spéciaux, parfaitement établis, d'accorder, même momentanément, des tarifs particuliers se rapprochant du taux des tarifs d'exportation et permettant à nos charbons de lutter avantageusement, sur notre propre territoire, contre la concurrence étrangère ?

On n'ignore pas cependant que, depuis le mois de janvier dernier, la Compagnie du Nord français a consenti à une réduction d'un franc par tonne, dans l'intérêt des établissements industriels de la Sambre française, pour leur permettre de s'approvisionner de houille en France plutôt que dans le bassin de Mons.

La même compagnie vient encore d'accorder une réduction de fr. 0-50 par tonne, aux transports de Bruay en destination de Lille, Tourcoing et Roubaix, localités qui constituaient un marché important pour certaines qualités de charbons de Charleroi.

Ces tarifs particuliers, dont nous réclamons la création, ne seraient donc que l'application des mesures prises à l'étranger pour nous enlever des débouchés dont nous étions en possession depuis longtemps.

Des plaintes anciennes, remontant même à 1872, ont souvent été formulées et renouvelées contre certains tarifs internationaux et de transit maritime.

On reproche aux premiers, de permettre aux étrangers d'effectuer, sur nos voies ferrées, des transports à meilleur marché qu'à nos nationaux, et aux autres, de faciliter l'exportation ou l'importation, par les ports belges, de produits étrangers au détriment des produits similaires indigènes.

On invoque, pour justifier ces tarifs, l'intérêt de nos voies ferrées et les avantages qu'en retirent les ports belges, avantages dont profite, en partie, tout le commerce belge.

Mais ces tarifs peuvent-ils avoir pour effet de nuire à l'industrie nationale et ne doit-on pas, avec raison, recommander au Gouvernement de persévérer dans la voie qu'il déclare avoir suivie, dans les tarifs nouveaux, en donnant satisfac-

tion aux critiques des industriels belges, et même l'engager à remanier, à bref délai, les tarifs qui favorisent l'étranger?

Tels sont les vœux que la section centrale adresse au Gouvernement, dans l'espoir qu'ils ne tarderont pas à être pris en sérieuse considération.

Le projet de loi n'a donné lieu à aucune observation dans les sections.

La section centrale, à l'unanimité, vous en propose l'adoption.

Le Rapporteur,

VICTOR GILLIEAUX.

Le Président,

J. DESCAMPS.
