

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 11 DÉCEMBRE 1891.

Autorisation de déléguer au Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes le pouvoir d'apporter des modifications aux tarifs et aux conditions réglementaires pour les transports par chemin de fer de l'État ⁽¹⁾.

RAPPORT

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

MESSIEURS,

La cause et le but de la loi soumise à l'approbation de la Législature sont connus.

Des doutes fort sérieux ayant surgi sur la signification exacte des mots « le Gouvernement », usités dans certains textes, la Cour suprême a été appelée à statuer à cet égard, et elle a décidé que, par ce terme, il fallait entendre le pouvoir exécutif tout entier.

Dès lors, la légalité de la délégation accordée en 1840 par le Roi au Ministre des Chemins de fer, à l'effet d'apporter aux tarifs des modifications provisoires devenait des plus contestables, et cette situation nouvelle entraînait des conséquences auxquelles il a été pourvu, d'une part par l'arrêté royal du 18 août 1891 régularisant tous les tarifs en vigueur, d'autre part par le projet actuel en ce qui concerne les modifications à promulguer à l'avenir, si ce projet est adopté.

Bien entendu, il ne peut être question de revenir en ce moment sur le mandat provisoire donné par le Parlement depuis 1835 au pouvoir exécutif et toujours renouvelé de trois en trois ans. Ce mandat, en vertu de la loi du 6 mars 1890, expirera le 1^{er} juillet 1893 ; on n'en modifie ni l'essence ni le caractère, on se borne à préciser la qualité de celui qui doit l'exercer.

(¹) Projet de loi, n° 11.

(²) La section centrale, présidée par M. TACK, était composée de MM. DE MONTPELLIER, CARLIER, DE FAVEBEAU, LEFÈVRE, DE SADELEER et COLAERT.

Toutefois, il était inévitable qu'à l'occasion du projet de loi, comme à l'occasion de chacune des échéances triennales du texte législatif auquel ce projet se rapporte, on s'interrogeât sur l'opportunité de la délégation consentie par la Législature.

Est-il utile que ce mandat soit conféré? Les Chambres peuvent-elles efficacement pourvoir aux modifications presque incessantes de tarifs qui sont la suite naturelle d'un trafic, qui se développent de jour en jour et qui appellent des décisions rapides à peine de rester parfois sans effet?

Ces deux interrogations ne comportent qu'une réponse et les votes successifs des Chambres en sont la preuve la plus décisive.

Mais il n'est pas contestable que le Ministre des Chemins de fer est, par le fait, investi d'une puissance considérable dont l'exercice peut, suivant le cas, servir ou léser grandement les intérêts du commerce et de l'industrie du pays.

Les circonstances actuelles n'ont fait qu'accroître cette puissance et jamais, peut-être, celle-ci n'aura dû s'exercer avec un soin plus vigilant. De là, les préoccupations qu'ont fait naître, d'avantage encore qu'autrefois, l'examen du projet de loi.

On sait, en effet, de quelle façon les tarifs de chemins de fer influent aujourd'hui sur les destinées économiques d'une nation et à quel point, en Belgique, ils réagissent aussi sur les finances de l'État.

Dans aucun pays, peut-on dire, les effets des tarifs, sous ce double rapport, ne se font plus vivement sentir que chez nous; nulle part il n'y a lieu d'apporter à l'examen de toutes les questions qui se rattachent au régime des chemins de fer, plus de prudence et plus de perspicacité.

On ne saurait, notamment, perdre de vue que le rôle d'un État, exploitant des chemins de fer, ne peut être pleinement assimilé à celui d'une Compagnie.

L'une n'envisage à bon droit que l'intérêt direct de ses actionnaires et la nécessité de rémunérer son capital pendant la durée limitée de sa concession; l'autre doit tenir compte, en première ligne, de la situation générale du pays, puisque la prospérité des affaires, produite, le cas échéant, par d'appareils et passagers sacrifiés de recettes sur le railway, vient faire naître, pour le Trésor, des causes nouvelles et durables de ressources et de profits.

C'est de cette pensée que s'inspirent ceux qui poussent le Gouvernement dans la voie des réductions sages et fécondes, qui réclament notamment la création d'une cinquième classe en faveur des produits pondéreux aisément et fructueusement transportables. L'intérêt réel du Trésor les guide seul, puisqu'ils demandent en somme au chemin de fer d'accroître sa clientèle et de s'assurer des transports qui pourraient lui échapper au grand détriment de tous.

Au surplus, quand on voit le crédit de l'État si solidement assis, quand on constate à quel taux avantageux il se procure des capitaux, n'est-on pas en droit d'élever la voix pour que l'industrie tire profit d'une situation aussi brillante? — Peut-on même, dans certains cas, lui faire subir durement les

suites de dépenses exagérées de constructions et d'établissement contre lesquelles elle a été la première à protester ?

La concentration du réseau entre les mains de l'État n'a été accomplie sous l'impulsion de l'opinion publique qu'en vue des résultats que nous venons d'indiquer. Ainsi seulement on a pu vaincre la résistance des esprits les plus sensés, et ce n'est pas pour faire du chemin de fer une sorte de collecteur d'impôts indirects, pour le transformer en pourvoyeur des insuffisances produites par des causes qui lui sont étrangères, que l'on a poursuivi depuis un demi siècle la réalisation d'un programme qui n'est plus bien loin d'être exécuté.

Telles sont les réflexions auxquelles le projet de loi a donné naissance dans les quelques sections où il a été discuté.

On y a aussi exprimé le désir de voir le Ministre rendre compte annuellement aux Chambres, de l'usage fait par lui de son mandat, et le Cabinet statuer en Conseil sur tous les changements importants aux tarifs de voyageurs et de marchandises.

Ce vœu semble d'avance exaucé. D'un côté, le compte-rendu annuel des chemins de fer mentionne toutes les modifications apportées aux tarifs ; de l'autre, il est certain qu'une tarification nouvelle, entraînant des conséquences financières sérieuses, ne manque jamais d'être étudiée en Conseil avant d'être promulguée par le Ministre des chemins de fer.

La discussion du Budget fournit du reste, chaque année, l'occasion de discuter les mesures prises par le Ministre sous sa responsabilité, et la Législature peut, de la sorte, exprimer son sentiment à cet égard.

Enfin, le caractère du mandat délégué au Gouvernement est une dernière garantie. S'il y avait abus, il dépendrait du Parlement de faire cesser le mandat au terme fixé par la loi.

Le projet de loi a été adopté à l'unanimité par toutes les sections, sauf une voix négative dans la première, et par la section centrale. Celle-ci a donc l'honneur de proposer à la Chambre d'en voter à son tour l'approbation.

Le Rapporteur,

JULES CARLIER.

Le Président,

P. TACK.

