

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 21 MAI 1896.

Projet de loi portant prorogation de l'article 1^{er} des lois du 12 avril 1833 et du 24 mai 1882, concernant les péages sur les chemins de fer de l'État et sur les chemins de fer concédés (*),

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE (*), PAR M. ANCION.

MESSIEURS,

Dans la séance du 24 avril dernier, le Gouvernement a déposé un projet de loi portant prorogation de l'article 1^{er} des lois du 12 avril 1833 et du 24 mai 1882, concernant les péages sur les chemins de fer de l'État et sur les chemins de fer concédés.

Ce projet, renvoyé aux sections, a été adopté à l'unanimité des membres présents, sauf dans la 6^e section, où un membre s'est abstenu.

Une seule observation a été présentée par un membre de la 1^{re} section, qui l'a reproduite en section centrale.

Elle a donné lieu à la question que nous reproduisons ci-après, avec la réponse qui y a été faite par le Gouvernement.

Demande de la section centrale.

Est-il arrivé que M. le Ministre des Chemins de fer a fait application de son droit de régler les péages pour accorder,

Réponse.

Il n'existe pas de tarif général ou spécial à appliquer en cas de grève.
Mais lors de la grève du 13 mai au

(*) N° 178.

(*) La section centrale, présidée par M. TACK, était composée de MM. BERTRAND, ANCION, MZEUS, DIENICKX, MAROILLE, VAN DER LINDEN.

en certaines circonstances et notamment en cas de grève, des réductions sur le transport des charbons étrangers ?

On désire avoir communication de la liste des cas exceptionnels.

11 juin 1891, et lors de la grève qui éclata dans le Borinage en 1893, les mesures de tarifs suivantes furent prises :

1° En 1891, l'Administration des chemins de fer de l'État accorda aux envois de combustibles importés par les frontières de terre et de mer les prix du tarif spécial n° 2 (1) d'exportation maritime.

Pour jouir de la réduction, les transports devraient être remis au chemin de fer par quantités d'au moins 50 tonnes et faire l'objet d'un contrat à passer avec les établissements intéressés.

Cette réduction fut accordée en vue d'empêcher nombre d'établissements verriers, métallurgiques, etc., de cesser leur travail.

L'Administration fut surtout guidée par le fait que plusieurs industries ne pouvaient se maintenir que si les hauts-fourneaux restaient en activité et par l'intérêt des ouvriers qui désiraient continuer leur travail.

2° En 1893, l'Administration des chemins de fer de l'État accorda le même traitement (tarif spécial n° 2 d'exportation maritime) aux charbons français dont les forges de Clabecq s'approvisionnèrent du 19 avril au 3 mai.

Ces forges se voyaient à la veille de manquer de combustible ce qui aurait eu pour conséquence la fermeture des établissements et le renvoi de nombreux ouvriers.

*
* *

Si les mêmes circonstances se reproduisaient, l'Administration n'hésiterait pas à proposer de remettre en vigueur les mesures prises en 1891 et 1893 et ce, aussi bien dans l'intérêt de la classe ouvrière que dans l'intérêt de l'industrie.

Le même membre critique les tarifs exceptionnels accordés dans les cas énumérés ci-dessus ; il les considère comme une mesure prise pour com-

(1) Ce tarif consacre l'application d'une taxe de fr. 0.02 par tonne-kilomètre, avec minimum de perception de 2 francs par tonne.

battre les grèves, tandis qu'à son avis, le Gouvernement devrait, dans l'occurrence, conserver la plus stricte neutralité.

La majorité de la section centrale exprime un avis absolument opposé : en agissant comme il l'a fait, en empêchant de nombreuses et importantes industries d'éteindre leurs feux faute de combustible le Gouvernement a rendu un service signalé à de nombreux ouvriers qui, sans cela, eussent été condamnés à un chômage forcé.

Elle prend acte des intentions manifestées par le Gouvernement de remettre en vigueur, au profit de la classe ouvrière et de l'industrie, les mesures prises en 1891 et 1893, si les mêmes circonstances se reproduisaient, et elle le félicite de sa déclaration à ce sujet.

Les motifs qui ont déterminé la présentation et les prorogations successives des lois de 1833 et 1882 n'ont pas cessé d'exister ; ils subsistent tout entiers.

Il est impossible, — comme le disait le soussigné dans son rapport sur le projet de loi du 16 mai 1893, sur le même objet, — que les Chambres examinent et votent au cours de chaque session les nombreuses modifications de tarifs nécessitées par les besoins de l'agriculture, du commerce et de l'industrie. Et il importe, d'autre part, qu'en cette matière, le pouvoir exécutif puisse agir avec promptitude pour sauvegarder les intérêts importants qui sont en cause.

Le contrôle des Chambres peut d'ailleurs s'exercer à tout moment sur les actes posés par le Gouvernement, et il n'est pas à craindre que celui-ci abuse des pouvoirs qui lui sont délégués.

La section centrale, à l'unanimité des membres présents, a voté le projet de loi ; elle a l'honneur d'en proposer l'adoption à la Chambre.

Le Rapporteur,

ALFRED ANCION.

Le Président,

P. TACK.

