

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 20 JUIN 1877.

Prorogation de l'article 1^{er} de la loi du 12 avril 1835 concernant
les péages sur les chemins de fer de l'État.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Conformément aux ordres du Roi, j'ai l'honneur de soumettre aux délibérations de la Chambre un projet de loi portant prorogation jusqu'au 1^{er} juillet 1879 de l'article 1^{er} de la loi du 12 avril 1835 concernant les péages des chemins de fer de l'État.

Les pouvoirs que le Gouvernement a obtenus à cet égard par la loi du 30 juin 1875 expirent le 30 de ce mois.

En vous proposant de les renouveler pour une nouvelle période de deux années, il croit devoir vous rendre compte de l'usage qu'il en a fait pendant la période qui est sur le point d'expirer.

Les tarifs intérieur et mixte n'ont guère changé. Quelques déclassements reconnus nécessaires ont été opérés dans le tableau de classification des marchandises.

Une réduction de taxe était demandée depuis longtemps pour certaines matières pondéreuses à transporter à courtes distances.

Notre tarif des grosses marchandises présente cette particularité que pour des trajets de faible longueur, les prix perçus sont plus élevés que sur les chemins de fer étrangers et plusieurs chemins de fer exploités en Belgique par des Compagnies.

La commission chargée de l'étude des tarifs s'est prononcée en faveur d'un abaissement de ces prix.

En conséquence, un tarif applicable à certains transports pondéreux à petites distances va être introduit prochainement. Ce tarif aura pour bases un droit fixe de 50 centimes par tonne et une taxe de 6 centimes par kilomètre

de parcours, et ces réductions seront appliquées à toute distance inférieure à 20 kilomètres.

Une réduction a été également accordée sur les prix du tarif d'exportation des charbons par les ports de mer.

Ce tarif avait pour bases une taxe de 0.15 par tonne-lieue, frais fixes compris, avec un minimum de 2.55 par tonne sans que les taxes puissent dépasser celles de la 4^e classe du barème de 1867; le tarif nouveau a pour bases une taxe de 0.15 par tonne-lieue avec minimum de 2.20 par tonne.

On comprend l'importance que présenterait, au point de vue du commerce maritime et, par conséquent, pour l'industrie du pays, un plus grand développement de l'exportation maritime de nos charbons.

Il résulte, en effet, des renseignements puisés dans la statistique du mouvement du port d'Anvers que le tonnage des marchandises exportées n'atteint guère que 60 p. % du tonnage des marchandises importées.

Or, il est incontestable que si le tonnage des marchandises à la sortie pouvait égaler le tonnage des marchandises à l'entrée, le fret diminuerait d'une manière sensible dans les deux sens au grand bénéfice de l'industrie et du commerce du pays et aussi au grand avantage du développement du port d'Anvers.

La réduction en faveur des charbons à l'exportation a pour but de contribuer à ce développement.

D'un autre côté, l'exportation par mer des charbons de la Ruhr ayant pris, dans ces derniers temps, une certaine importance, le Gouvernement, pénétré des avantages qu'il y a à faire d'Anvers un port charbonnier, leur a appliqué les mêmes taxes qu'aux charbons belges, et il continuera à faire ce qui dépendra de lui pour qu'Anvers puisse disputer ce trafic aux ports néerlandais et allemands.

Plus les réseaux de chemins de fer se complètent dans les pays qui nous avoisinent et plus on constate la nécessité de pouvoir modifier promptement les tarifs internationaux selon les besoins de la concurrence et surtout de la concurrence de plus en plus grande entre les ports de mer.

Les principaux changements qui, en raison de ces besoins, ont été introduits dans les tarifs internationaux, sont énumérés ci-après :

1. Un tarif spécial pour les produits métallurgiques, les verres à vitre et la pâte de bois, a été mis en vigueur le 1^{er} janvier 1876 pour les relations avec les lignes de l'Alsace-Lorraine et Bâle.

2. Le 1^{er} mars 1876, il a été introduit un tarif spécial pour les bois de l'Esclavonie, des rives du Danube, de la Save et de la Drave vers la Belgique et la Grande-Bretagne.

3. Un tarif spécial a été adopté pour le transport des matériaux à fournir par nos carrières pour les travaux d'empierrement de routes à exécuter dans divers départements français.

4. Un tarif temporaire appliqué du 10 novembre 1876 au 1^{er} mai 1877, c'est-à-dire pendant la période des transports de sucre a été introduit pour l'exportation des sucres de la Bohême vers l'Angleterre, et les ports belges ont acquis ainsi une partie d'un trafic dont les ports hanséatiques et de la Baltique étaient seuls en possession auparavant.

§. Un tarif spécial a été adopté pour les transports de charbon provenant du bassin de la Ruhr et destinés au gaz parisien. Afin de conserver aux lignes de l'État ce trafic important qui pouvait arriver à destination, à des prix aussi favorables, par des voies concurrentes, le barème consenti en faveur des houilles belges expédiées vers le Nord de la France a été appliqué à ces transports.

Avant que la nouvelle prorogation qui fait l'objet du projet de loi ci-joint soit arrivée à son terme, la Commission chargée de l'étude des tarifs aura fini ses travaux, et il pourra être donné une solution à la question de savoir s'il faut apporter aux tarifs actuels des chemins de fer de l'État des modifications radicales ou bien, s'il y a lieu, de les maintenir, sauf à y apporter successivement les améliorations dont l'expérience démontre l'utilité.

Le Ministre des Travaux publics,

A. BEERNAERT.

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 1855 (*Bulletin officiel*) concernant les péages des chemins de fer de l'État est prorogé jusqu'au 1^{er} juillet 1879.

Donné à Laeken, le 12 juin 1877.

LÉOPOLD.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Travaux publics,

A. BEERNAERT.
