(1)

(N° 81.)

Chambre des Représentants.

Séance du 31 Janvier 1890.

Prorogation de l'article 1er des lois du 12 avril 1835 et du 24 mai 1882 concernant les péages sur les chemins de fer de l'État et sur les chemins de fer concédés (1).

RAPPORT

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

Messieurs,

Le Gouvernement demande à la Législature, par le projet de loi soumis à vos délibérations, de proroger pour un nouveau terme de trois ans les pouvoirs qui lui ont été accordés de fixer les péages sur les chemins de fer de l'État et de faciliter l'application aux chemins de fer concédés des tarifs en vigueur sur le réseau principal.

On sait quelles sont les raisons qui, depuis 1835, ont motivé cette prorogation triennale. Il est difficile, sinon impossible, que les Chambres examinent et votent au cours de chaque session les nombreuses modifications de tarifs qui s'accomplissent, et d'ailleurs la discussion annuelle du Budget des Chemins de fer leur permet de relever ce qu'il y aurait d'injuste et de critiquable dans les mesures prises par le chef responsable du Département.

Ces raisons n'ont pas varié et elles ont décidé toutes les sections, comme la section centrale, à donner leur approbation au projet de loi.

Toutefois, on n'a pas laissé de signaler certains abus que le régime, provisoire de nom, définitif de fait, qui existe dans notre pays peut faire naître.

---

(1) Projet de loi, n° 38.

(2) La section centrale, présidée par M. Tack, était composée de MM. Carlier, Lefebvre, Thienpont, Jacmart, Mesens et Raemdonck.

On a notamment exprimé le vœu, assurément légitime, de voir le Gouvernement donner à ses changements de tarifs une publicité beaucoup plus grande, à l'exemple de ce qui se fait en France et en Allemagne, de façon que tous les intéressés connaissent suffisamment les conditions auxquelles peuvent s'effectuer leurs transports.

La stabilité de ces tarifs n'a pas paru moins désirable. Il est évident en effet que, quand des débouchés se sont ouverts, quand des industries se sont créées sous l'empire de certaines tarifications, c'est faire œuvre aussi nuisible à la production nationale qu'aux intérêts bien entendus du Trésor lui-même que de jeter la perturbation dans une situation acquise non sans peine.

Enfin, s'il est indispensable que l'Administration puisse accorder à titre exceptionnel des taxes de faveur à des transports se présentant dans des conditions toutes spéciales, encore faudrait-il éviter jusqu'à l'apparence d'arbitraire à ces concessions, en les rendant applicables de plein droit à tous ceux qui remplissent un programme clairement défini par les règlements eux-mêmes.

En thèse générale, et tout en reconnaissant que l'exploitation du réseau par l'État rend plus difficile la réalisation de ce programme, on a été unanimement d'avis que la gestion de l'Administration devait s'inspirer des principes et des errements en vigueur dans toutes les entreprises vraiment commerciales.

Dans cet ordre d'idées, rien n'a semblé plus rationnel que de rechercher l'augmentation du trafic par des tarifs habilement conçus. Le temps n'est plus où l'on pouvait affirmer que nos taxes étaient les moins élevées de l'Europe entière; au contraire, on a été en mesure de citer fréquemment à la Chambre des tarifs infiniment plus avantageux pour l'industrie et qui, en développant considérablement les transports, avaient eu aussi d'excellents effets pour les transporteurs. Rien ne serait plus justifié que l'empressement de l'Administration à suivre les exemples qui lui sont fournis sur notre territoire même, parfois au préjudice de nos producteurs, et sur lesquels son attention n'a cessé d'être appelée par tous ceux qui sont en droit d'y faire appel.

Ce qui se justifierait tout autant, ce serait la suppression d'anomalies vraiment étranges dans le traitement fait à quelques produits selon qu'ils sont exportés par terre ou par mer. De même, on ne comprend pas que des produits étrangers parcourent notre réseau avec des taxes plus réduites que celles qui frappent les produits similaires belges. Il y a là un état de choses qui ne peut se prolonger.

Depuis quelques temps, la situation industrielle s'est notablement améliorée, les transports ont pris un essor considérable, et les bénéfices du chemin de fer ont suivi la même marche progressive. Faut-il pour cela former des prévisions trop optimistes et oublier que l'avenir reverra certainement encore les moments d'épreuve du passé? C'est précisément quand l'horizon est moins sombre et que les affaires sont plus faciles que l'on doit surtout

s'efforcer d'étendre son cercle d'opérations et de nouer des relations précieuses. L'État doit par conséquent faciliter de la manière la plus énergique les efforts de nos industriels dans ce sens; il le doit d'autant plus que tout ralentissement dans les transports compromet l'équilibre de ses finances. Même à l'heure qu'il est, avec un prix de revient plus élevé, c'est l'abondance et la régularité de son trafic qui peuvent seules lui permettre d'enregistrer des profits dont le pays entier retire les fruits.

A ce point de vue, on ne saurait trop encourager le Gouvernement à multiplier l'envoi dans les grands centres étrangers d'agents commerciaux destinés à aider au développement de nos débouchés et du trafic. Ces agents ont rendu d'immenses services, appréciés à leur juste valeur. Aussi la Chambre avait-elle, sans hésiter, voté les fonds pour la création d'une agence à Bâle. Il est à souhaiter que son vote sorte ses effets et que l'agence ne tarde pas plus longtemps à être pourvue d'un titulaire.

Mais s'il y a beaucoup à faire encore en ce qui concerne les tarifs de marchandises, les tarifs de voyageurs doivent également attirer un très sérieux examen.

En Angleterre d'abord, en Hongrie ensuite, on a réalisé sous ce rapport des réformes profondes, dont le résultat a été des plus fructueux pour tout le monde. Dans ce dernier État, on a paru s'inspirer, dans une large mesure, des idées qui avaient un instant prévalu chez nous et qui sont restées appliquées aux transports des produits. N'y a-t-il pas lieu de s'inspirer de ce qui a été fait de la sorte pour remanier aussi nos tarifs?

Ce qui est en tout cas positif, ce qui a été démontré à l'évidence par des écrits de haut mérite, c'est que les bases de ces tarifs, fixées sans aucun caractère d'unité, voire de logique, ne résistent pas à une critique approfondie et appellent des modifications. Moins celles-ci tarderont et mieux cela vaudra, autant pour les voyageurs que pour l'Administration, dont on pourrait singulièrement simplifier le service par une organisation rationnelle et la suppression de formalités inutiles.

Un des meilleurs éléments de la clientèle du chemin de fer, les voyageurs de commerce, ont, dans un Congrès récent, indiqué tous les motifs qui expliqueraient une tarification spéciale, sous forme d'abonnement, pour les colis-échantillons transportés comme bagages. Nous recommandons ce vœu à la bienveillance du Gouvernement; il en est digne à tous égards.

Le Rapporteur, *Le Président,*

JULES CARLIER. P. TACK.