
Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 7 MARS 1863.

Tarif des voyageurs et des bagages sur les chemins de fer de l'État.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Le projet de loi que j'ai l'honneur de soumettre à vos délibérations a pour objet d'autoriser le Gouvernement à régler, temporairement, par voie administrative, le tarif des voyageurs et bagages sur le chemin de fer de l'État.

En sollicitant ces pouvoirs, le Gouvernement est mû par une seule pensée : Introduire dans ce tarif des réformes successives au moyen d'essais tentés prudemment et d'améliorations graduées de manière, d'une part, à rendre le chemin de fer plus accessible aux populations, d'autre part, à ne point compromettre la situation financière de cette institution.

Certes, Messieurs, s'il était possible d'improviser tout un système de réformes, s'il était possible de se prémunir contre les graves mécomptes financiers qui pourraient être la conséquence de mesures radicales et générales, le Gouvernement n'hésiterait pas à soumettre un projet complet à vos délibérations.

Mais à part quelques essais partiels, tels que les trains de plaisir, les coupons d'aller et de retour, les abonnements, il n'existe de précédent dans aucune grande exploitation.

Partout le tarif des voyageurs a pour base l'égalité kilométrique, base qui ne semble ni rationnelle, puisqu'elle suppose l'égalité des dépenses kilométriques, ni commerciale, puisqu'elle produit une surélévation de prix qui, aux obstacles naturels que les distances opposent aux déplacements, vient ajouter une sorte d'impôt qui rend le voyage onéreux, si pas inaccessible pour les couches inférieurs et mêmes moyennes de la société.

Les réformes introduites successivement depuis quelques années, par le Gouvernement dans le tarif des marchandises ont rencontré l'assentiment du pays et de ses mandataires. D'autres améliorations projetées ou demandées seront encore accomplies en temps et lieu. Mais, je n'hésite pas à déclarer que le Gouverne-

ment lui-même eût peut-être reculé devant ces réformes, s'il avait été question de les résumer dans un projet d'ensemble et de les mettre à exécution simultanément.

En admettant la science, l'expérience et l'énergie nécessaires à l'élaboration d'un semblable projet, on aurait reculé, à coup sûr, devant ses conséquences financières, devant un abaissement possible et immédiat de plusieurs millions dans la recette.

Le Gouvernement s'est donc attaché à sonder avec soin le terrain du trafic au moyen d'essais successifs; il a avancé prudemment de réformes en réformes, de telle sorte qu'il a produit le bien désiré, tout en maintenant intacte l'admirable situation financière de notre réseau national.

La base essentielle des réformes introduites dans le tarif des marchandises a été la réduction de la taxe kilométrique en raison de l'allongement des parcours.

Le Gouvernement pense qu'il serait utile et équitable d'appliquer le même principe au tarif des voyageurs, et il estime que cette dernière réforme doit être accomplie par les mêmes procédés et avec la même prudence que la première.

Le Gouvernement se trouve également dans l'impossibilité de tenter, sinon par mesure législative, toute autre amélioration partielle, les pouvoirs que lui donne l'art. 10 de la loi du 12 avril 1851 (1) étant limités à des cas exceptionnels.

C'est pour ce motif qu'il a ajourné jusqu'ici la création de tarifs spéciaux pour les trains de marché et de banlieu, les tarifs d'abonnement, l'adjonction de voitures de 3^e classe à certains trains express, la réduction des *minima* de prix, et d'autres essais analogues qu'il pourrait être utile de faire.

J'ai pensé, Messieurs, qu'il ne serait pas hors de propos de parcourir rapidement les diverses étapes qui ont marqué la réforme du tarif des marchandises et d'envisager les résultats obtenus.

Je me plais à espérer que ces explications seront de nature à justifier le vote de confiance que j'ai l'honneur de solliciter de la Législature.

En 1856, malgré un accroissement d'exploitation de 61 kilomètres, le mouvement et la recette des grosses marchandises furent inférieurs de 104,000 tonnes et de 303,000 francs, à ceux de l'année précédente.

D'un autre côté, des offres de transports nouveaux, mais à prix réduits, étaient faites de toutes parts à l'administration. Cette situation semblait indiquer une sorte de compression du trafic par l'élévation des tarifs.

L'administration accueillit ces offres.

Telle fut l'origine des traités particuliers et des tarifs spéciaux.

Le trafic en reçut une vive impulsion et, à part les objections de principe qui furent faites à ce système et auxquelles le Gouvernement a fait droit, on peut affirmer qu'il a été profitable au pays comme au trésor public. De son côté,

(1) Art. 10. Le Ministre aura la faculté de réduire le tarif des voyageurs jusqu'à concurrence de 30 p. % :

1° Pour le transport des émigrants et leurs bagages ;

2° Pour les transports exceptionnels et ceux qui auraient lieu à l'occasion de solennités, concours, fêtes publiques, et qui paraîtraient de nature à procurer au chemin de fer un accroissement de produit.

L'administration y a puisé de précieux éléments d'appréciation et une expérience qui lui a permis de marcher résolument dans la voie du progrès.

De 1856 à 1860 (4 années), le mouvement s'accrut de 1,133,000 tonnes et la recette de 3,506,500 francs.

En 1861, le Gouvernement introduit le premier tarif régulier avec réduction à la distance. Il comprenait : la houille, le coke, les briquettes de charbon, la fonte brute, les pavés, les moellons et la chaux en vrac.

Les résultats de cet exercice furent remarquables.

L'augmentation du mouvement s'éleva à 11.61 p. % (427,000 tonnes), celle de la recette à 10.93 p. % (fr. 1,635,000). L'accroissement du tonnage des marchandises favorisées par le nouveau tarif atteignit la proportion énorme de 72.40 p. %.

En 1862, le tarif spécial devint général, c'est-à-dire qu'il fut étendu à toutes les marchandises de 5^e classe. Un tarif réduit à la distance fut également créé pour la 2^e classe et le tarif si libéral du transit fut mis en vigueur ainsi que d'autres mesures secondaires. C'est sous ce régime que se fit l'exploitation pendant les années 1862-1863 et les cinq premiers mois de 1864.

Malgré ces réductions de tarifs et malgré l'intensité de la crise commerciale et industrielle, le mouvement s'accrut de 621,000 tonnes et la recette de 892,000 francs.

En 1864, des réformes plus importantes encore furent décrétées : toutes les marchandises de 5^e classe passèrent dans une classe nouvelle à prix très-réduit ; la plupart des marchandises de 2^e classe furent rangées dans la 3^e, et un certain nombre de produits de 1^{re} classe dans les 2^e et 3^e. Les barèmes de ces deux dernières classes reçurent un complément de réduction à la distance ; un tarif réduit fut créé pour les abonnements, etc., etc.

Ces mesures eurent pour effet de supprimer la presque totalité des traités et tarifs spéciaux, les prix des tarifs généraux étant égaux ou inférieurs à ceux de ces tarifs favorisés.

Les résultats dépassèrent toute attente.

De Juin à Décembre, le tonnage des grosses marchandises s'accrut de 525,000 tonnes, ce qui représente, pour une période de douze mois, un accroissement total de 900,000 tonnes. C'est l'équivalent de l'accroissement moyen de plus de trois années réunies.

Quant à la recette, dont la flexion momentanée pouvait atteindre jusqu'à 2,000,000 de francs, ce prodigieux développement de mouvement l'a maintenue à un niveau normal.

L'augmentation pour la même période de Juin à Décembre a été de 578,000 fr., ce qui représente 990,000 francs pour une période annuelle.

On comprend que si l'augmentation du mouvement persiste, même dans des proportions moindres, après la première période annuelle, les résultats en recette seront bien plus brillants, puisque le produit de l'excédant de mouvement ne devra plus servir à compenser la réduction de taxe sur le trafic préexistant.

Qu'il me soit permis d'envisager l'ensemble de ces mesures sous les trois aspects les plus intéressants :

Le taux des tarifs ;

Le bénéfice du public;

Le résultat pour le Trésor (recette et dépense).

Voici les tarifs comparés de 1856 et de 1864.

DISTANCES.	1 ^{re} CLASSE.		2 ^e CLASSE.		3 ^e CLASSE.		4 ^e CLASSE.	
	Tarif de 1856.	Tarif de 1864.	Tarif de 1856.	Tarif de 1864.	Tarif de 1856.	Tarif de 1864.	Tarif de 1856.	Tarif de 1864.
Lieues.	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.
5	3 50	3 50	3 »	3 »	2 50	2 50	2 50	2 »
10	6 »	6 »	5 »	5 »	4 »	4 »	4 »	3 »
15	8 50	8 50	7 »	7 »	5 50	5 50	5 50	3 75
20	11 »	11 »	9 »	7 50	7 »	5 75	7 »	4 »
25	13 50	13 50	11 »	8 »	8 50	6 »	8 50	4 25
30	16 »	16 »	13 »	8 50	10 »	6 25	10 »	4 50
35	18 50	18 50	15 »	9 »	11 50	6 50	11 50	4 75
40	21 »	21 »	17 »	9 50	13 »	6 75	13 »	5 »
45	23 50	23 50	19 »	10 »	14 50	7 »	14 50	5 25
50	26 »	26 »	21 »	10 50	16 »	7 25	16 »	5 50

Il est essentiel de remarquer que l'écart considérable entre les prix de 1856 et ceux de 1864 doit être augmenté de toute l'importance des déclassements opérés.

Ainsi, la chaux payait autrefois, à la 2^e classe, de 3 à 21 francs; elle paie aujourd'hui, à la 4^e classe, de fr. 2 à 5-50.

Les betteraves payaient fr. 3-50 à 26 francs, à la 1^{re} classe. Elles ne payent plus que fr. 2 à 5-50, à la 4^e classe.

Les charbons, les minerais, la fonte, les fers, les bois, les matériaux de construction (pierres, briques, pavés, tuiles, ardoises, etc.), les pommes de terre, les engrais, etc., jouissent de réductions analogues qui ont atteint jusqu'à 80 p. % des prix de 1856.

Quel a été le bénéfice du public?

L'accroissement d'utilité que le public a recueilli du chemin de fer, de 1856 à 1864, est non-seulement en raison de la progression du mouvement, mais aussi du prix moindre qu'il a payé.

Le mouvement s'est accru dans les proportions suivantes :

	Tonnage.	Augmentation.
1856.	2,545,000	»
1857.	2,785,000	238,000
1858.	3,190,000	407,000
1859.	3,515,000	125,000
1860.	3,678,000	363,000
1861.	4,105,000	427,000
1862.	4,276,000	171,000
1863.	4,479,000	203,000
1864.	5,251,000	772,000

L'augmentation est de 2,706,000 tonnes ou de 106.52 p. %.

La tonne embarquée produisait :

Économie pour le public.

En 1856.	fr. 4,58.				
En 1857.	4,54	0,24	5,240	p. %.	fr. 668,000
En 1858.	4,30	0,28	6,115.		895,000
En 1859.	4,26	0,52	6,987.		1,060,000
En 1860.	4,07	0,51	11,135.		1,876,000
En 1861.	4,04	0,54	11,790.		2,217,000
En 1862.	3,84	0,74	16,157.		3,164,000
En 1865.	3,74	0,84	18,540.		3,762,000
En 1864.	3,51	1,27	27,729 (1).		6,670,000
Total					fr. 20,510,000

Nous ne croyons pas rencontrer de contradicteur, en disant qu'une augmentation de 2,706,000 tonnes (106 $\frac{1}{3}$ p. %) et une économie de 20,000,000 de francs réalisées en huit années, dont la dernière absorbe à elle seule 6,670,000 francs, correspondant à un abaissement moyen de 28 p. % dans les tarifs, ont été pour notre commerce, nos industries et notre agriculture un puissant élément de prospérité.

A quel prix le trésor public a-t-il réalisé ces bienfaits ?

De 1856 à 1864, la recette des grosses marchandises s'est élevée de 10,971,000 francs (2) à 16,758,000 francs (2) soit de 5,787,000 francs ou 52 $\frac{1}{2}$ p. %.

Les autres éléments du trafic, voyageurs, petites marchandises, finances, etc, ont donné, en 1864, 16,940,000 francs (2) contre 12,185,000 francs (2), en 1856.

L'augmentation des deux trafics donne donc une plus value totale de 10,524,000 francs ou 31.25 p. %.

Les dépenses d'exploitation ont été, en 1856, de 14,811,000 francs.

Elles s'élèveront, en 1864, à 18,000,000, de francs (3), soit 3,189,000 francs ou 21 $\frac{1}{2}$ p. % en plus.

Ajoutons à ces dépenses tout l'intérêt des capitaux de premier établissement dépensés de 1856 à 1864, bien que la plupart de ces dépenses fussent indispensables et tout à fait indépendantes de la réforme des tarifs

Les dépenses de cette nature s'élèvent, au 31 décembre dernier, à 31,078,000 francs (4). L'intérêt à 5 p. % donne 1,554,000 francs.

(1) En réalité la réduction est plus considérable encore, car les tarifs à prix réduits à la distance ont eu nécessairement pour effet d'augmenter le parcours moyen et par suite de compenser en partie les réductions opérées sur la base des prix.

(2) Part de l'État après déduction des sommes payées aux compagnies de Tournay à Jurbise et de Dendre-et-Waes.

(3) Y compris les crédits supplémentaires et celui d'un million pour renouvellement extraordinaire de matériel, rattaché au budget de 1864 par la loi du 30 décembre dernier.

(4) Non compris les 3,000,000 de francs destinés à la ligne directe de Bruxelles à Louvain.

L'accroissement total des charges d'exploitation et de premier établissement s'élève donc à 4,743,000 francs, c'est-à-dire à un chiffre inférieur de 5,784,000 francs à la plus value du trafic général, et inférieur de 1,024,000 francs même à la plus value du trafic spécial des grosses marchandises.

En résumé depuis 1836, c'est-à-dire en huit années :

1° Le tarif des marchandises a été abaissé, en moyenne, de 28 p. %;

2° Le public a expédié 2,706,000 tonnes en plus, en économisant plus de 20,000,000 de francs sur les frais de transport ;

3° Le trésor public a encaissé 5.784,000 francs de plus, après avoir soldé et ses frais d'exploitation et l'intérêt de ses dépenses de premier établissement.

En présence de cette situation prospère, le Gouvernement s'est demandé si le moment n'est pas venu de se préoccuper de la seconde partie du problème des transports à bon marché. S'il ne convient pas, en d'autres termes, d'appliquer au service des voyageurs les principes qui ont donné des résultats si satisfaisants dans celui des marchandises.

Le Gouvernement est d'avis que les facilités, et le bon marché des déplacements sont, en principe, aussi féconds en bienfaits pour toutes les classes de la société que peut l'être le transport économique des marchandises pour les producteurs et pour les consommateurs.

Par quelles voies convient-il de procéder pour atteindre à ce résultat si désirable ?

C'est, je le répète, ce que l'étude attentive des faits et l'expérience peuvent seules nous apprendre.

Le Gouvernement nourrit l'espoir que la Législature, s'associant à ses bonnes intentions, ne lui refusera pas les pouvoirs nécessaires pour arriver à leur réalisation.

Le Ministre des Travaux Publics,

JULES VANDERSTICHELEN.

PROJET DE LOI.

A large, ornate, blackletter-style initial 'L' that begins the name 'Leopold'. The 'L' is highly decorative with flourishes and a crown-like top. The name 'Leopold' is written in a similar blackletter font to the right of the 'L'.

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 à la Chambre des Représentants, en Notre nom, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE.

Par dérogation aux lois du 12 avril 1851 et du 10 mars 1854, l'art. 1^{er} de la loi du 12 avril 1853, concernant les péages des chemins de fer de l'État, prorogé jusqu'au 1^{er} juillet 1866 par la loi du 21 avril 1864, est rendu applicable au tarif des voyageurs et des bagages.

Donné à Laeken, le 26 février 1865.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

JULES VANDERSTICHELEN.
