

SÉNAT DE BELGIQUE.

SÉANCE DU 31 MARS 1851.

Rapport de la Commission des Travaux Publics chargée d'examiner le Projet de Loi concernant le Tarif des voyageurs sur le chemin de fer de l'État.

(Voir les N^{os} 66 et 197, session 1849-1850, les N^{os} 96, 129, 136, 139, 142, 144 et 145, session 1850-1851 de la Chambre des Représentants, et le N^o 50 du Sénat.)

Présents : MM. le Duc d'URSEL, le Baron de ROYER, WOUTERS DE BOUCHOUT, DE DORLODOT, VAN REMOORTERE DE NAEYER, FERD. SPITAELS.

MESSIEURS,

Le Projet de Loi soumis à vos délibérations a si souvent occupé une large part dans les discussions des deux Chambres, qu'il est impossible de méconnaître l'importance que la législature y attachait. Le chemin de fer et son exploitation ont été, lors de l'examen de chaque Budget des Travaux Publics, le sujet de longues et presque interminables discussions ; c'est qu'en effet, tout en voulant atteindre le même but, celui de la plus forte recette possible, les opinions étaient divisées sur les moyens à employer pour y parvenir.

Deux systèmes surtout se sont partagés les opinions et les sympathies de toutes les personnes qui ont étudié l'importante et difficile question de l'exploitation des chemins de fer : d'une part, ceux qui, sans être partisans de tarifs exorbitants, ne croient pas aux merveilles financières des tarifs excessivement réduits, d'autre part ceux qui ne voient de progrès et de salut que dans des prix plus bas encore que ceux actuellement en vigueur en Belgique.

A part la question financière dont on ne saurait méconnaître ni contester l'importance à cause de la situation de notre trésor, la litige renferme un autre élément que l'homme d'état ne peut ni ne doit négliger. La Loi du 1^{er} mai 1834 renfermait à cet égard une stipulation toute de justice et d'équité ; elle prescrivait que le chemin de fer exploité par l'État produirait au moins l'intérêt et l'amortissement des capitaux employés à sa construction, parce que le résultat bon ou mauvais de l'exploitation devait atteindre tous les contribuables et que tous n'étaient pas également appelés à jouir des avantages directs inhérents aux chemins de fer : il n'y aurait en effet ni justice ni équité à exiger des sacrifices pécuniaires d'une partie de la population au profit d'une autre.

L'exécution complète et entière des prescriptions de la loi de 1834 semble aujourd'hui abandonnée par ses plus chauds partisans, on tient largement compte des faits accomplis, on semble disposé à réduire la question à de moindres proportions ; on se borne à vouloir atténuer autant que possible,

les mécomptes que l'on a éprouvé jusqu'ici et à chercher à obtenir de l'exploitation de nos voies ferrées des résultats moins désastreux que ceux atteints jusqu'à ce jour.

L'honorable rapporteur de la Section centrale de la Chambre des Représentants a très-bien établi dans son travail (pages 8, 9, 10 et 11) la situation financière de notre rail-way; il a fait ressortir le déficit annuel résultant, non de la rigoureuse application des prescriptions de la loi de 1834, mais celui provenant de la différence entre les intérêts servis pour les emprunts consacrés à la construction de nos lignes ferrées et le produit net de leur exploitation, abstraction faite de l'amortissement. Nous croyons inutile de reproduire ici ces détails, nous préférons, pour abrégé ce travail, y renvoyer les honorables Sénateurs qui voudront étudier ce point de la question.

Le système proposé en 1849, par l'honorable M. Rolin, alors Ministre des Travaux Publics, et sur lequel la Chambre des Représentants a délibéré, n'a point été admis par elle et le projet soumis à votre examen consacre une légère augmentation sur les prix que le Gouvernement voulait établir.

Votre Commission s'est estimée heureuse de ce résultat conforme en tous points à ses vues. Déjà, lors de la discussion du Budget des Travaux Publics de 1849, elle avait insisté sur l'indispensable nécessité d'augmenter légèrement les prix des Tarifs des voyageurs pour obtenir des résultats meilleurs; elle avait fait ressortir à cette époque la disproportion écrasante existant entre les prix de la presque généralité des tarifs étrangers et ceux en usage en Belgique. Elle se rallie donc entièrement au système que l'on va inaugurer et elle n'hésite point à déclarer que dans sa pensée la circulation ne se ressentira aucunement de la légère augmentation de prix qui vient d'être adoptée par la Chambre des Représentants.

Pour vous mettre à même d'apprécier sans recherches la question qui nous occupe, votre Commission croit utile de reproduire ici le tableau dressé par l'honorable M. Mercier, Rapporteur de la section centrale, indiquant les prix des principaux chemins de fer étrangers; l'inspection et l'étude de ce tableau rendra plus clairs les motifs qui ont guidé votre Commission.

Tableau des différents Tarifs en usage sur les principaux Chemins de fer par lieue de 5 kilomètres.

| | 1 ^{re} CLASSE. | 2 ^{me} CLASSE. | 3 ^{me} CLASSE. | 4 ^{me} CLASSE. |
|---|----------------------------------|----------------------------------|-----------------------------------|----------------------------|
| En Belgique, la moyenne actuelle est de fr. | » 38 ¹ / ₂ | » 29 | » 18 | » » |
| Id. le prix nouveau adopté par la Chambre » | » 40 | » 30 | » 20 | » » |
| En Angleterre, pour les chemins aboutissant à Londres » | » 74 | » 53 | » 30 | » » |
| Id. pour les autres chemins » | » 69 | » 52 | » 33 | » » |
| Id. pour les chemins de fer écossais » | » 67 | » 43 | » 33 | » » |
| Id. pour les chemins de fer irlandais » | » 55 | » 45 | » 27 | » » |
| En France, pour le chemin de fer du Havre. » | » 58 | » 50 | » 31 ⁷ / ₁₀ | » » |
| Id. " " " du Nord » | » 50 | » 37 ¹ / ₂ | » 27 ¹ / ₂ | » » |
| Id. " " " de Lyon » | » 54 ¹ / ₂ | » 37 ³ / ₄ | » 28 ⁴ / ₅ | » » |
| Id. " " " de Chartres » | » 50 | » 37 ¹ / ₂ | » 28 ¹ / ₂ | » » |
| En Allemagne, pour le chemin de fer rhénan. » | » 55 | » 40 | » 28 | » » |
| Id. " " " Dusseldorf. » | » 58 | » 42 | » 29 | » 23 |
| Id. " " " Magdebourg » | » 50 | » 33 | » 21 | » » |
| Id. la moyenne des chemins prussiens » | » 52 | » 37 | » 25 | » » |
| En Hollande, pour le chemin d'Amsterdam à Rotterdam » | » 62 | » 50 | » 34 ⁷ / ₁₀ | » » |

Les tarifs des chemins de fer d'Italie et d'Autriche sont sensiblement dans les mêmes proportions.

L'inspection et l'étude de ce tableau prouvent à l'évidence que la discussion a souvent porté à faux de la part des partisans des tarifs excessivement réduits. Votre Commission reconnaît avec eux qu'après un usage aussi long de tarifs plus que modérés, une augmentation notable, se rapprochant des taux en usage sur les chemins de fer indiqués dans le tableau ci-dessus, réagirait fatalement sur la circulation et influencerait sur la recette, au moins pendant un certain temps. Mais d'autre part elle ne peut admettre que l'abaissement graduel d'un tarif puisse augmenter indéfiniment la circulation et la recette. Le temps des excursions pour le seul plaisir de voyager en chemin de fer est passé; il faut aujourd'hui un but plus sérieux : un motif d'affaire ou de plaisir détermine seul maintenant le déplacement des personnes et dans l'une et l'autre hypothèse quelques centimes de plus ou de moins ne peuvent amener l'abstention.

Le but d'affaire, la mise en pratique de l'adage Anglais *time is money*, voilà les véritables leviers qui augmentent ou restreignent la circulation sur les voies ferrées. En raison de la prospérité commerciale, industrielle et agricole d'une époque, la circulation est plus ou moins active; les transactions commerciales amènent les déplacements, lorsqu'il s'agit d'acheter ou de vendre plus ou moins avantageusement; le taux des tarifs n'a pas l'influence qu'on leur attribue. La discussion entre les péages élevés ou réduits est du reste tout à fait superflue dans l'hypothèse qui nous occupe, il suffit de jeter les yeux sur le tableau que nous avons inséré dans notre rapport pour se convaincre que nous sommes encore enrôlés sous la bannière des tarifs *largement modérés*.

L'examen attentif de la loi, l'étude consciencieuse de la question a amené votre Commission à exprimer le regret qu'en s'occupant des tarifs la Chambre des Représentants et le Gouvernement aient négligé la question des relations internationales. Il existe ici une lacune que votre Commission n'eût pas hésité à combler par un amendement, si la loi qui nous occupe n'avait eu un caractère temporaire et provisoire. Il n'existe pas de meilleure preuve de l'inconvénient des prix réduits dans certaines circonstances, que les relations existant entre le chemin de fer Rhénan et le nôtre. Sur le premier les prix sont établis de Cologne à Aix-la-Chapelle à raison de fr. 0,69 pour la première classe, 0,49 pour la seconde, et 0,35 pour la troisième par lieue de 5 kilomètres. Si maintenant le voyageur se rend en Belgique et dépasse Aix, les prix s'élèvent à 0,76 pour la première classe, 0,56 pour la deuxième classe, et 0,38 pour la troisième classe. La direction rhénane a évidemment compté ici sur le tarif réduit de notre pays; elle s'est dit avec raison que le voyageur habitué aux prix allemands et qui se rend de Cologne à Bruxelles, Ostende ou Anvers, payerait sans difficulté et sans réclamation aucune, sur le parcours rhénan, un prix supérieur à celui de la circulation intérieure, parce que la réduction qu'il obtient sur le parcours belge, lui donnerait pour résultat définitif, à l'arrivée à destination, un prix moyen moindre que celui qu'il acquitte d'habitude.

La Direction rhénane a donc majoré de 40 p. c. en moyenne ses prix ordinaires; elle a fait en ceci preuve d'habileté; elle a compté avec raison peut-être sur la mansuétude du Gouvernement. Votre Commission espère que dans l'avenir des mesures seront prises pour mieux sauvegarder nos intérêts.

Le même effet se produit, quoique d'une manière moins sensible, dans nos relations avec le chemin de fer du Nord; seulement la Compagnie française n'a point encore adopté de tarif différentiel; peut-être cela viendra-t-il: nous sommes de si bonne composition à l'endroit des relations internationales.

Votre Commission approuvant la légère augmentation de prix résultant de la loi et son caractère temporaire a passé, après la discussion de la question de principe, à l'examen des articles qui la composent.

L'exposition universelle de Londres devant, suivant toutes les probabilités, amener sur nos chemins de fer une circulation plus importante que d'ordinaire, votre Commission eût désiré voir mettre à exécution les nouveaux tarifs faisant l'objet de la présente loi, dans un délai plus rapproché que celui déterminé dans l'art. 1^{er}. Elle a en conséquence prié M. le Ministre des Travaux Publics de vouloir bien se rendre dans son sein pour lui demander quelques renseignements sur la possibilité d'atteindre ce but.

Les explications qui lui ont été données sur les difficultés que présentait l'introduction des nouveaux tarifs et sur les dispositions assez nombreuses à prendre pour leur mise en vigueur avant le premier mai prochain, ont convaincu Votre Commission de l'impossibilité où se trouvait le Gouvernement de rapprocher l'époque fixée dans la loi, à moins de commencer son application au milieu du mois et de faire naître ainsi des complications de comptabilité qu'il est désirable d'éviter.

Les articles suivants, n'ayant donné lieu à aucune discussion, ont été adoptés par votre Commission.

En terminant son travail votre Commission recommande à l'honorable Ministre des Travaux Publics, la question si souvent agitée déjà des affluents; elle appelle encore son attention sur les points d'arrêts, les jours de marché, aux abords des villes importantes, elle est persuadée qu'il y a quelque chose à faire de ce chef et qu'il serait possible d'augmenter encore ainsi la circulation sur nos chemins de fer.

En résumé, votre troisième Commission a l'honneur de vous proposer, par mon organe, à l'unanimité des membres présents, l'adoption de Projet de Loi tel qu'il vous a été transmis par la Chambre des Représentants.

Le Duc D'URSEL, Président.

**Le Chev. PH. DE WOUTERS DE BOUCHOUT.
DE DORLODOT.**

**Le Baron DE ROYER DE WOLDRE.
P. VAN REMOORTERE.**

FERD. SPITAEELS, Rapporteur.