

(1)

(N° 181.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 5 MAI 1870.

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

RAPPORT

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

MESSIEURS,

L'art. 1^{er} de la loi du 12 avril 1835 autorise le Gouvernement à régler provisoirement les péages sur les chemins de fer de l'État. Les pouvoirs délégués ainsi au Gouvernement lui ont été successivement continués depuis 1836, et en dernier lieu jusqu'au 1^{er} juillet du présent exercice.

Le projet de loi qui vous est soumis, a pour but de fixer à trois ans la durée de la nouvelle prorogation.

L'examen de ce projet en sections a donné lieu aux observations suivantes :

La 2^e section, sans rien préjuger quant aux modifications à faire de nouveau subir aux tarifs, émet le vœu que la section centrale examine la question de savoir s'il ne serait pas possible de diminuer les taxes pour les parcours à petites distances et d'élever, en proportion, le prix des parcours à grandes distances.

La 4^e section, voulant éviter d'entamer une discussion sur une question qui a été examinée par une commission d'hommes spéciaux, veut bien admettre comme vraies les supputations contenues dans le rapport présenté aux Chambres sur les résultats obtenus de la réforme du tarif des voyageurs.

Partant donc de ce principe que l'application partielle de la réforme n'a point démenti les espérances qu'on en attendait, la majorité de la section émet le vœu que le barème de 1866 soit mis en vigueur dans toute son étendue, avec cette

(1) Projet de loi, n° 158.

(2) La section centrale, présidée par M. VANHUMBÉECK, était composée de MM. VANDER DONGKT, DE MACAR, MAGHERMAN, DESCAMPS, CASTILHON et ELIAS.

modification, cependant, que les taxes fixées ne soient applicables qu'aux billets d'aller et de retour, et que le prix du voyage simple soit calculé à raison de 60 p. ‰, ou de tout autre tantième jugé convenable, de la taxe imposée au voyage aller et retour.

Un membre désirerait que le prix des voyages à longues distances restât ce qu'il est aujourd'hui, et que l'on diminuât le prix des petits parcours par l'adoption de billets d'aller et de retour.

Toutes les sections ont adopté le projet de loi.

EXAMEN DU PROJET EN SECTION CENTRALE.

Diverses raisons et notamment le désir de s'éclairer sur les résultats de la réforme introduite dans les tarifs, avaient, l'année dernière, engagé les Chambres à ne proroger que pour un an, soit jusqu'au 1^{er} juillet 1870, les pouvoirs confiés au Gouvernement.

Les documents qui ont été soumis à la Législature offrent, aujourd'hui, des données suffisantes pour permettre de juger la réforme, tant dans son application au trafic des marchandises, qu'au point de vue de son influence sur le mouvement et de la recette du service des voyageurs.

C'est en vertu d'un arrêté du 24 mai 1864 que fut inauguré le principe d'améliorations importantes et de réductions considérables dans les prix de transport des marchandises. Cet arrêté, mis en vigueur le 10 juin suivant, fut suivi immédiatement des résultats les plus satisfaisants.

Le transport des grosses marchandises qui avait donné lieu à un trafic

de . . .	3,678,002 tonnes, en 1860
de . . .	4,105,029 — 1861
de . . .	4,276,480 — 1862
de . . .	4,478,641 — 1863
s'élève à . . .	5,256,307 tonnes en 1864

Il se produit donc, dans le courant de cet exercice, un accroissement de mouvement de 776,666 tonnes, augmentation presque égale aux accroissements réunis du trafic des trois années précédentes.

Les recettes ne peuvent évidemment pas suivre la même progression, mais elles accusent, cependant, de leur côté, un résultat remarquable.

Ces recettes qui étaient de . . . fr.	14,966,609 en 1860
— — . . .	16,601,848 — 1861
— — . . .	16,408,539 — 1862
— — . . .	16,759,095 — 1863

atteignent en 1864 le chiffre de 18,063,365 francs, c'est-à-dire qu'elles dépassent de 1,307,270 francs le résultat obtenu en 1863.

Par contre, le produit moyen d'une tonne embarquée s'abaisse successivement :

De fr.	3 74	qu'il était en 1863
il descend à	3 44	en 1864
et à	3 16	en 1865

Toutefois, il serait inexact d'attribuer aux seuls effets de la réforme, la dépression qui se produit, en 1864 et en 1865, dans le produit moyen de la tonne embarquée. Cette dépression, en effet, n'est point un fait nouveau ; elle s'était manifestée déjà dans les exercices antérieurs à l'application des tarifs réformés. De fr. 4-26, qu'il était en 1859, le produit moyen de la tonne embarquée tombe à fr. 4-07, en 1860, à fr. 4-04, en 1861, et à fr. 3-84, en 1862.

La dépression que nous venons de signaler trouve sa raison d'être : 1° dans les sacrifices que l'État a successivement consentis au profit de l'industrie et du commerce ; 2° dans les facilités nouvelles qu'il a peu à peu créées pour le public, notamment en multipliant le nombre des stations et en favorisant, de cette manière, les petits parcours.

La réforme de 1864 n'a été, en définitive, comme on l'a fait remarquer déjà, (rapport sur le budget des Travaux Publics de l'exercice de 1868.) « que la généralisation des mesures adoptées, en 1861, pour le transport des marchandises, de même que la régularisation et l'extension, au profit du public en général, des avantages assurés à certains groupes d'expéditeurs, par des traités et des tarifs spéciaux. »

Si l'inauguration de la réforme a eu une influence aussi prononcée sur le mouvement et sur la recette, c'est moins, nous le prouverons plus loin, à cause de l'adoption de tarifs différentiels à bases rapidement décroissantes, que par suite des meilleures mesures d'organisation qu'elle a introduites dans l'exploitation, de la création, par exemple, d'une quatrième classe de marchandises, et d'un déclassement général des produits à transporter.

Il est à remarquer, en effet, qu'en ce qui concerne la fixation des taxes différentielles, la réforme a eu un caractère de libéralité beaucoup plus apparent peut-être que réel.

Nous trouvons dans l'ouvrage de M. Loisel (*Annuaire spécial des chemins de fer belges*, années 1866 et 1867, page 471) le tableau comparatif suivant du tarif de transport des marchandises sur les chemins de fer de l'État belge et sur les chemins de fer de Prusse :

CLASSES DES MARCHANDISES.	ÉTAT BELGE. — Application du tarif du 1 ^{er} février 1868	NOMBRE de lieues de parcours d'une tonne	PRUSSE. — TARIF DES CHARGES.	POUR CENT DANS LE TARIF de l'État belge
1 ^{re} classe	1 50	1	0 40 (a)	—
	6 "	10	4 "	+ 33.3
	11 "	20	8 "	+ 23.9
	16 "	30	12 "	+ 17.2
	21 "	40	16 "	+ 8.6
	26 "	50	20 "	— 2.5
2 ^e classe	1 40	1	0 265	—
	5 "	10	2 65	+ 47.0
	8 "	20	5 50	+ 55.7
	9 50	30	7 95	+ 16.3
	10 50	40	10 60	— 0.9
	11 50	50	13 25	— 13.2
5 ^e classe	1 50	1	0 20	—
	4 "	10	2 "	+ 50.0
	6 25	20	4 "	+ 56.0
	7 "	30	6 "	+ 14.3
	7 50	40	8 "	— 6.2
	8 "	50	10 "	— 20.0
4 ^e classe	1 20	1	0 17	—
	5 "	10	1 70	+ 14.3
	4 50	20	5 40	+ 24.4
	5 "	30	5 10	— 4.9
	5 50	40	6 80	— 19.1
	6 "	50	8 50	— 29.4

La comparaison entre ces deux tarifs nous démontre que, jusqu'à la 25^e lieue

(a) Non compris les frais accessoires d'enregistrement, de chargement, de déchargement et du port des avis d'arrivée, qui peuvent varier de fr. 0-75 à fr. 1-50 par tonne.

environ, le prix du barème prussien (majoré même des frais accessoires d'enregistrement, etc.) est inférieur au tarif de l'Etat belge. Il reste à déterminer, maintenant, de quelle manière le trafic des marchandises se partage entre les différentes zones de parcours.

Or, les chemins de fer de l'Etat se trouvent, sous le rapport de la concentration du trafic, dans une situation toute exceptionnelle; reliant, pour la plupart, au moyen de parcours peu étendus, les centres de production aux principaux centres de consommation du pays, la moyenne du parcours des marchandises pondéreuses n'y est que de 9 lieues $\frac{1}{3}$.

Le relevé fait à la page 49 du compte rendu des opérations du chemin de fer en 1868 nous fournit pour certaines marchandises les plus pondéreuses, pour celles qui donnent lieu au trafic le plus considérable, l'indication de leur tonnage par chaque distance franchie.

Nous y remarquons que, sur un transport total de 3,825,753 tonnes, 2,592,626, ou 68 p. % environ, ont été transportées dans la première zone de 10 lieues.

453,749 tonnes, ou 12 p. %, ont été transportées de la 11^e à la 15^e lieue, ce qui amène le mouvement à la 15^e lieue à 80 p. % environ du mouvement total.

360,690 tonnes ou 9 p. % ont été transportées de la 16^e à la 20^e lieue, ce qui porte le mouvement à la 20^e lieue à 89 p. % du mouvement total.

324,285 tonnes ou 8 $\frac{1}{2}$ p. % ont été transportées de la 21^e à la 25^e lieue, ce qui porte le mouvement jusqu'à la 25^e lieue à 97 $\frac{1}{2}$ p. %.

Enfin, 94,300 tonnes sur 3,825,753, ou 2 $\frac{1}{2}$ p. % seulement, ont été transportées au delà de 25 lieues.

Si l'on réfléchit que les réductions les plus notables des tarifs ont eu lieu pour les prix du trafic à partir de la 21^e lieue, on reconnaîtra que ces réductions ne s'appliquent, en grande partie, qu'à une fraction du trafic ne dépassant pas 11 p. % du mouvement général des grosses marchandises, et que, par conséquent, le résultat des recettes n'a pu être très-sensiblement affecté par l'application du tarif réduit à la distance.

Il n'est pas inutile de faire observer, enfin, que, sur 6,645,281 tonnes de grosses marchandises transportées en 1868, 4,585,597, ou 69 p. %, ont été rangées dans la 4^e classe du tarif n° 3, et que la recette totale effectuée sur le transport des grosses marchandises a été de fr. 20,538,401-77, soit plus de 49 p. % de la recette totale. Le tarif du 1^{er} février 1868 ayant relevé, à partir de la 11^e lieue, les prix établis le 10 juin 1864 pour la 4^e classe de marchandises, on conçoit quelle influence ce relèvement qui coïncidait, d'ailleurs, avec un nouveau classement des marchandises, a dû avoir sur le résultat général des recettes. Aussi le produit moyen de la tonne embarquée, qui avait été de 3 francs en 1867, se releva-t-il à fr. 3-09 en 1868, sous l'action des nouvelles mesures décrétées.

Nous avons eu occasion déjà de déplorer la fâcheuse nécessité dans laquelle se trouva le Gouvernement de chercher le remède aux mécomptes survenus en 1866 et en 1867, dans le relèvement du tarif de la 4^e classe principalement, et en opérant, dans le classement des marchandises, des modifications qui atteignaient plus ou moins sensiblement la situation de certaines industries; la section

centrale aime à croire que les efforts de l'administration tendront désormais à éviter ces causes de perturbation et qu'ils s'appliqueront, au contraire, à atténuer l'élévation du droit fixe qui frappe si lourdement les transports à petites distances et qui détourne des lignes de l'État, dans les centres industriels surtout, une fraction très-notable du trafic.

Envisageons maintenant la réforme au point de vue du parcours des voyageurs.

Avant l'application du système des taxes différentielles au transport des voyageurs, les bases invariables du tarif étaient respectivement fixées à 8, 6 et 4 centimes par kilomètre pour la 1^{re}, la 2^e et la 3^e classe des trains ordinaires.

En vertu de l'arrêté du 20 mars 1866, la taxe par lieue de 5 kilomètres fut substituée à la taxe par kilomètre, et le prix des trois classes de voyageurs fut calculé sur des bases décroissant suivant des distances comprises dans trois zones successives, la première de 1 à 10 lieues inclusivement, la deuxième de 11 à 20 lieues, et la troisième de 21 à 32 lieues.

La réforme, appliquée dans toute son étendue, devait, si l'on fait abstraction de l'accroissement à naître de l'abaissement lui-même des tarifs, coûter à l'État pour le déficit amené dans la recette des services intérieurs et mixtes, une somme de 3,500,000 francs. Afin d'éviter un risque aussi considérable, il fut décidé qu'il ne serait fait qu'une application partielle des bases nouvelles, laissant à l'avenir le soin de déterminer le nombre et l'étendue des étapes qui conduiraient au but final.

La première étape, celle qui a été parcourue jusqu'aujourd'hui, comporte :

- 1^o Une réduction définitive pour les parcours de 16 à 32 lieues ;
- 2^o Une réduction provisoire appliquée à la zone comprise entre 8 et 15 lieues.

Il n'entre point dans les intentions de la section centrale de discuter la marche suivie dans le rapport présenté par M. le Ministre des Travaux publics pour apprécier les résultats dus à la réforme : elle reconnaît volontiers que la plupart des hypothèses sur lesquelles sont basés les calculs, ont été posées d'une manière souvent peu avantageuse à cette réforme, et qu'elles ont, par conséquent, conduit à des suppositions qui lui sont moins favorables que la réalité des faits eux-mêmes; cependant, il faut bien le remarquer, il s'est produit, par contre, dans le mouvement des divers services, de nombreuses causes de perturbation, dont on pourrait bien n'avoir pas tenu un compte suffisant, peut-être, dans l'appréciation de certains résultats fournis.

Quel était le problème à résoudre ?

C'était de déterminer le mouvement et la recette que l'on aurait réalisés en 1868, si la réforme n'avait pas existé.

Pour arriver à la solution de cette question, on s'est servi des termes de comparaison que présentaient le mouvement et la recette avant la réforme, et de ceux que donne, depuis la réforme, la partie du trafic pour laquelle les prix n'ont pas varié. En d'autres termes, les tarifs n'ayant point varié pour la première zone, on a cru pouvoir supposer que l'augmentation, constatée dans cette zone en 1868, se fût repercutée, sans la réforme, dans les deux autres zones où des diminutions de tarifs ont été introduites, et que toute la différence entre les

chiffres qui eussent été obtenus dans cette hypothèse, et ceux qui ont été réalisés, constitue la part que l'on doit à la réforme.

Cette méthode serait à l'abri de toute critique, si la statistique du mouvement n'avait point été profondément altérée par des causes multiples nées de la réforme elle-même, par des modifications introduites dans les services à partir de l'introduction des nouveaux tarifs, circonstances diverses qui ont réagi sur le mouvement dans la première zone elle-même et qui ont faussé ainsi les relations supposées entre le nombre des voyageurs par zones avant et après la réforme.

Quoi qu'il en soit, l'accroissement de mouvement provoqué par la réforme a été évalué devoir être, en 1868, pour tous les services réunis, de 500,000 voyageurs au moins, et la diminution dans la recette a été estimée inférieure à 600,000 francs.

Nous voulons bien accepter comme vrais les chiffres fournis par la méthode suivie, mais nous ferons remarquer que, d'après des calculs établis au moment de la réforme (Rapport de M. l'inspecteur général Gendebien à M. le Ministre des Travaux Publics, en date du 5 janvier 1866), l'application partielle qui a été faite des nouveaux tarifs, abstraction faite du mouvement amené par la réforme elle-même, devait coûter à l'État environ 1,600,000 francs (on avait calculé sur un déficit de 1,691,425 francs, en supposant une réduction définitive à partir de la 15^e au lieu de la 16^e lieue), si elle n'a occasionné en réalité qu'une perte de 600,000 francs, on peut en conclure que, toutes choses égales d'ailleurs, la perte totale qui devait être de 3,500,000 francs dans l'hypothèse d'une application intégrale et immédiate de la réforme, sera réduite à 1,300,000 francs environ.

La section centrale engage le Gouvernement à ne pas différer trop longtemps, d'étendre aux parcours à petites distances l'application du barème du 26 mars 1866, soit qu'il aborde la deuxième étape indiquée à cette époque, soit préférablement, qu'il applique le barème complet aux billets d'aller et de retour, et que, pour atténuer le déficit prévu, il majore, dans une certaine proportion, *pour toutes les zones*, les billets de parcours simples. Il est inutile de faire de nouveau ressortir ici l'inégalité fâcheuse que consacre l'application partielle du barème de 1866; cette inégalité a été signalée et combattue depuis trois ans par les sections centrales qui ont examiné le budget des travaux publics, et le Gouvernement croira, sans doute, que le moment sera bientôt venu de la faire complètement disparaître.

La section centrale approuve le projet de loi, et a l'honneur d'en proposer l'adoption à la Chambre.

Le Rapporteur,

J. DESCAMPS.

Le Président,

P. VANHUMBÉECK.
