

(1)

(N^o 66.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 26 DÉCEMBRE 1849.

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

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Le Roi m'a chargé de soumettre à vos délibérations le projet de loi ci-après, relatif au tarif des voyageurs sur les chemins de fer de l'État.

La question du tarif des voyageurs, par cela même sans doute qu'elle est de l'intérêt général le plus puissant, est l'une de celles qui, en Belgique comme ailleurs, ont donné lieu aux plus longues et aux plus vives controverses.

L'on est généralement d'accord que l'abaissement des prix de transport a pour effet d'accroître la circulation ; mais on ne l'est plus du moment qu'il s'agit de savoir si l'accroissement est tel qu'il puisse tout à la fois compenser la réduction des péages et couvrir la dépense supplémentaire d'exploitation qu'entraîne le surcroît de mouvement.

Ainsi les uns soutiennent que, pour augmenter le montant des revenus du chemin de fer, il faut diminuer les tarifs ; d'autres, au contraire, prétendent qu'il faut les relever.

Entre des opinions si divergentes, et qui, l'une comme l'autre, s'appuient en apparence sur des données positives, on est amené à se demander si la solution de la question ne doit pas varier en raison, soit de la contrée que le chemin dessert, soit de l'éloignement des lieux mis en rapport, soit de l'époque à laquelle on exploite, soit enfin des circonstances politiques ou de toutes autres.

Il se peut, en effet, que selon qu'une application de tarifs se fasse dans l'une ou dans l'autre de ces conditions, l'on arrive, à l'égard du mérite relatif des prix bas ou élevés, à des conclusions tout à fait opposées.

Quoi qu'il en soit, on comprend que, dans une situation normale, il ne peut y avoir, pour chaque réseau exploité suivant un système donné, qu'un seul tarif qui soit capable de procurer la plus grande somme d'effet utile, c'est-à-dire, un tarif au moyen duquel, toutes autres choses égales, on obtienne, avec la plus grande circulation possible, le revenu net le plus considérable.

Pour déterminer, à l'égard d'un réseau spécial de chemins de fer, les bases du tarif le plus avantageux à mettre en pratique, les raisonnements faits *à priori* sont complètement impuissants : c'est à l'expérience seule à se prononcer dans chaque cas donné.

Mais l'expérience ne peut être complète et décisive que pour autant qu'une certaine série de bases différentes aient été mises en vigueur, et encore est-il indispensable que l'application de tarifs successifs ait eu lieu dans des circonstances absolument identiques, ou que, tout au moins, l'on soit parvenu à dégager les résultats qu'on veut comparer, de toute l'action qu'ont pu produire des causes particulières.

Or, les expériences faites jusqu'ici en Belgique par la mise à exécution de tarifs différents, ne présentent point ce caractère de manière que rien n'autorise à regarder, dès à présent, le tarif en vigueur comme étant celui qui, tant par le prix moyen que par la proportionnalité des taux des diverses classes, constitue le système de péage le plus avantageux.

C'est pour cette raison, Messieurs, que, par arrêté du 26 avril dernier, j'ai chargé une commission spéciale du soin d'opérer la révision des prix de transport des voyageurs.

Les tarifs qui, jusqu'ici, ont été appliqués à nos chemins de fer, sont au nombre de quatre. Le premier resta en vigueur depuis le mois de mai 1835 jusqu'au 20 février 1839 ; le second, du 21 février 1839 au 30 avril 1841 ; le troisième, du 1^{er} mai 1841 au 20 août suivant ; enfin le dernier, mis en vigueur à partir du 21 août 1841, est celui qui nous régit encore aujourd'hui.

On voit que, de ces quatre tarifs, le troisième n'a pu être convenablement apprécié dans ses effets, attendu qu'il n'a été appliqué que pendant un temps extrêmement court, à quoi il faut ajouter qu'il l'a été dans des circonstances tout à fait anormales.

On peut donc regarder l'expérience qui en a été faite comme non-avenue, et ne considérer, comme ayant été appliqués à notre réseau, que trois tarifs différents.

De ces trois tarifs, le plus bas fut le premier ; ce fut aussi celui sous le régime duquel les mouvements et les recettes, de station à station, atteignirent le chiffre le plus considérable.

De même le plus élevé, dans la moyenne des prix, fut le second : il fut aussi le plus défavorable sous le double rapport des mouvements et des recettes.

De ces faits il semble résulter que les péages les plus déprimés sont les plus productifs et qu'il pourrait y avoir lieu de revenir aujourd'hui à un tarif semblable à celui de 1835.

Mais, outre que notre réseau de railway est tout différent de ce qu'il était de 1835 à 1839, l'on ne peut s'empêcher de reconnaître que la situation actuelle ne peut se comparer à celle de cette époque. Les circonstances au milieu desquelles nous nous trouvons, pourraient continuer, pendant longtemps encore, à causer une perturbation assez forte dans le nombre comme dans le classement des voyageurs ; de sorte que si l'on remettait en vigueur le tarif de 1835, ce ne serait peut-être que d'ici à plusieurs années, qu'on retrouverait, pour les diverses relations, les chiffres de mouvements et de recettes que nous donnèrent les premiers exercices de l'exploitation de nos chemins de fer.

On comprend, dès lors, que tenter, en ce moment, l'expérimentation d'un tarif nouveau qui modifierait uniformément tous les prix, soit en les réduisant, soit en les augmentant, ce serait s'exposer à voir interpréter les résultats de la manière la plus erronée.

Les réflexions qui précèdent sembleraient devoir engager le Gouvernement à ajourner, jusqu'à des temps plus propices, tout essai de tarification nouvelle pour les transports des voyageurs : tel n'est cependant pas, Messieurs, mon avis.

On sait que les prix fixés actuellement présentent, l'un par rapport à l'autre, des différences relatives très-notables, au point que les moyennes se trouvent à plus de 20 p. % au-dessus de certains prix et en-dessous de certains autres.

Faire disparaître ces anomalies, en régularisant les tarifs et en appliquant à tous les parcours des bases uniformes réglées d'après les moyennes de ce qui se paie aujourd'hui pour chaque classe de voiture, sur les diverses parties dont se compose notre réseau, c'est, suivant nous, le meilleur moyen d'arriver à connaître l'influence propre du prix de transport sur le mouvement, sans s'exposer à compromettre les intérêts du trésor, soit par une diminution de recettes, soit par une augmentation de dépenses d'exploitation.

En effet, de cette manière, on aura nécessairement trois catégories de relations : 1^o celles où les prix seront conservés ou peu modifiés ; 2^o celles où ces prix seront diminués et 3^o celles où les dits prix seront augmentés.

Les relations de la 1^{re} catégorie donneront des résultats qui, comparés à ceux obtenus pendant un exercice normal, feront connaître les effets produits par la combinaison de toutes les causes étrangères au tarif, qui influent sur le mouvement total ainsi que sur le classement des voyageurs. D'après cela on pourra apprécier les effets à attribuer en propre au tarif, dans les résultats qu'on obtiendra pour les relations où les prix auront été, soit réduits, soit majorés.

D'autre part, l'adoption des moyennes des prix payés aujourd'hui aura pour effet de maintenir les mouvements à peu près aux chiffres qu'on eût obtenus sous le régime en vigueur ; puisque les accroissements et les diminutions qui seront dus respectivement aux abaissements et aux majorations de prix, se compenseront, du moins jusqu'à certain point ; de sorte que les recettes et les dépenses d'exploitation resteront aussi sensiblement les mêmes que si l'on avait maintenu la tarification existante.

En même temps que le projet de loi qui vous est soumis fera disparaître les irrégularités de tarifs qui existent actuellement entre diverses lignes, il fera cesser les anomalies fréquentes et étranges qui se rencontrent aujourd'hui sur une même ligne, à ce point que, pour un trajet total, fait en une seule fois, entre deux points donnés, on paie souvent plus que ne comporte la somme des prix fixés pour les parcours partiels dont le trajet total se compose.

Le moyen que nous proposons pour remédier à ces anomalies consiste :

1^o A adopter le kilomètre, et non plus la lieue, pour unité de distance ;

2^o A ajouter à chaque trajet la valeur d'un kilomètre de parcours, ce qui tiendra compte à l'État des frais fixes d'embarquement des voyageurs ;

3^o A arrondir les prix, non plus de 25 en 25 centimes uniformément, comme aujourd'hui, mais bien par cinq, dix ou vingt-cinq centimes suivant les divers cas.

Il est un dernier point, Messieurs, qu'il m'a paru nécessaire de régler par la loi du tarif : ce sont les exemptions et les modérations du prix de transport, pour des causes, ou dans des circonstances exceptionnelles. Il eût été impossible de les spécifier d'une manière détaillée et complète. En tracer les règles et les limites m'a paru, à tous égards, une chose désirable.

Les exemptions que nous avons introduites dans le projet de loi se rapportent à l'une de ces deux causes : utilité du service ; humanité.

Les réductions, soit de droit, soit de faveur, ont pour objet :

1° Le service militaire ;

2° Le service des prisons ;

3° Le but de provoquer un accroissement de circulation.

Tout transport gratuit purement de faveur, toute réduction en dessous de 50 p. % du tarif ont été supprimés, comme ne constituant que des subsides indirects qu'il n'appartient pas au Département des Travaux Publics d'accorder, et qui répugnent d'ailleurs à la rigueur et à la franchise de notre système de comptabilité.

Les principes que nous venons d'énumérer peuvent être établis dès à présent d'une manière fixe et immuable. Mais quant au tarif en lui-même, il ne peut, selon nous, être considéré que comme provisoire. Toutefois, bien que provisoire, il aura sur le tarif qui nous régit l'avantage d'avoir subi l'épreuve de la discussion publique, et d'avoir reçu la sanction de la Législature, celui de faire cesser des attaques incessantes, d'introduire une règle d'égalité et de justice, d'offrir une conciliation entre des systèmes opposés, d'ouvrir le champ à une expérience utile et peut-être décisive, et de préparer enfin le terrain pour la fixation définitive du tarif le plus utile, c'est-à-dire le plus propre à procurer à la fois la plus grande circulation et le meilleur produit.

Le Ministre des Travaux Publics,

H. ROLIN.

PROJET DE LOI.

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, salut.

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Travaux Publics présentera en notre nom, aux Chambres Législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE PREMIER.

A partir du 1^{er} février 1830, les prix de transport sur les

chemins de fer de l'État seront établis d'après les bases ci-après.

ART. 2.

Les longueurs de parcours auxquelles sera appliquée la tarification, seront comptées conformément au tableau annexé à la présente loi, le kilomètre étant considéré comme l'unité de distance.

ART. 3.

A chacune des distances indiquées au dit tableau, on ajoutera, pour représenter les frais d'embarquement des voyageurs, une longueur constante d'un kilomètre.

ART. 4.

Les prix de transport seront estimés d'après les distances augmentées, comme il est dit à l'article précédent, d'un kilomètre et à raison de

fr. 0,076	par kilomètre pour les diligences,
0,058	id. chars-à-bancs,
0,036	id. waggons.

Le *minimum* de la taxe est fixé comme suit :

1 ^{re} classe.	0.70
2 ^e id.	0.40
3 ^e id.	0.25

ART. 5.

Dans l'application les prix seront arrondis, suivant l'occurrence, par cinq centimes par décime ou par quart de franc.

ART. 6.

Seront exempts de toute rétribution les fonctionnaires ou agents de l'État voyageant pour le service du chemin de fer.

ART. 7.

Pourront également être admis à jouir de la dite exemption :

1° Les fonctionnaires et agents des administrations des chemins de fer belges ou étrangers, en relations de service avec le chemin de fer de l'État, à charge de réciprocité ;

2° Les personnes dénuées de toutes ressources, qui justifieront à suffisance de la nécessité de leur déplacement.

ART. 8.

Seront admis au transport par chemin de fer, avec réduction de 50 p. % sur le prix ordinaire du tarif :

- 1° Les troupes voyageant en corps ou par détachements ;
- 2° Les sous-officiers et soldats, en activité de service, voyageant isolément ;
- 3° Les détenus, leurs gardiens, et les voitures servant à leur transport.

ART. 9.

Le Ministre des Travaux Publics aura la faculté de réduire le tarif des voyageurs jusqu'à concurrence de 50 p. %, soit pour des transports exceptionnels, soit pour des sociétés de musique ou autres, à l'occasion de solennités, concours, fêtes publiques, etc., lorsque les uns et les autres paraîtront de nature à procurer aux chemins de fer de l'État un accroissement de circulation et de produits.

ART. 10.

Une commission spéciale à désigner par le Ministre des Travaux Publics sera chargée de suivre l'application du nouveau tarif : elle adressera tous les trois mois, au Ministre, un rapport circonstancié sur les résultats produits par la mise en vigueur des bases ci-dessus.

Donné à 1849.

LÉOPOLD.

Par le Roi,
Le Ministre des Travaux Publics,
H. ROLIN.

Rapport adressé à M. le Ministre des Travaux Publics.

MONSIEUR LE MINISTRE,

La commission instituée par votre arrêté du 26 avril dernier, pour la révision du tarif des voyageurs sur les chemins de fer de l'État, était chargée, aux termes de cet arrêté, de vous soumettre un projet de loi destiné à régler *définitivement* les bases dudit tarif.

Pour s'acquitter de cette tâche, la commission avait à examiner, non-seulement si l'on pouvait considérer comme suffisamment concluante l'expérience acquise sur notre chemin de fer par l'application des divers tarifs qui y ont été mis en vigueur, mais encore si, au moyen de la comparaison des produits fournis par des chemins de fer exécutés dans des pays différents, on pouvait juger de la supériorité relative des tarifs appliqués à chacun de ces chemins.

La commission est d'avis, en ce qui concerne cette dernière question, qu'il serait difficile de tirer une conséquence des résultats obtenus sur des chemins de fer étrangers.

En effet, les produits d'une ligne de chemin de fer sont en raison du nombre et de la proximité des localités mises en rapport, en raison de l'importance des populations desservies, de leur activité industrielle et commerciale, de leurs ressources financières, de leurs mœurs et de leurs habitudes, en raison même de la valeur de l'argent, variable d'un pays à un autre.

Il résulte de là que deux lignes donneront généralement des produits inégaux, non-seulement lorsque le tarif est différent d'une ligne à l'autre, mais encore lorsqu'elles sont régies par un seul et même tarif.

Le chemin de fer belge offre à ce dernier égard des exemples frappants : ainsi, pendant l'exercice 1847, la ligne de Malines à Ostende, qui a une étendue de 24 lieues, n'a fourni sur elle-même, du chef des voyageurs, qu'une recette de 653,600 francs, soit par lieue fr. 26,400 tandis que la ligne de Bruxelles à Anvers, pour une étendue de 9 lieues seulement, a donné sur elle-même, dudit chef, une recette de 788,900 francs, soit par lieue 87,633 ou $3\frac{1}{3}$ fois plus.

On doit conclure de ce qui précède que les tarifs plus ou moins élevés appliqués sur des chemins de fer étrangers pourraient ne pas donner les mêmes produits, s'ils étaient mis en vigueur sur le chemin de fer belge.

Dès lors, Monsieur le Ministre, la commission devait chercher à résoudre le problème qui lui était posé, en consultant l'expérience des divers systèmes de tarification qui ont été employés dans notre propre pays.

Le premier tarif appliqué en Belgique resta en vigueur jusqu'au 20 février 1839, mais, par arrêté du 23 août 1837, il subit, pour plusieurs relations, des modifications importantes.

Le second tarif, celui du 3 février 1839, resta en usage jusqu'au 1^{er} mai 1841.

Le troisième fut arrêté à la date du 10 avril 1841 et appliqué jusqu'au 20 août de la même année.

Le quatrième enfin, ou le tarif du 17 août 1841, est encore en vigueur aujourd'hui.

Lorsque l'on compare entre eux les résultats obtenus, sous le régime de ce dernier tarif, pendant deux exercices, on trouve pour des périodes semblables, des différences plus ou moins grandes, lors même que les résultats totaux des deux exercices sont sensiblement égaux.

Ainsi, en 1846, le produit des voyageurs s'est élevé pour l'exercice entier à fr. 6,869,635
et en 1847, le même produit s'est élevé à 6,828,785

La différence en plus en faveur de 1846 n'est donc que de. 40,850

Lorsqu'on prend les recettes des quatre mois de mai, juin, juillet et août, on trouve pour 1846 2,815,739
pour 1847 2,685,855

Soit en plus pour 1846 fr. 129,926
ou environ 5 p. % du produit de ces mois en 1847. Cette différence est plus grande que celle obtenue ci-dessus pour les deux exercices entiers.

Lorsqu'on n'a égard qu'aux mois de juin et de juillet, on trouve :

Pour 1846 fr. 1,425,286
Pour 1847 1,265,696

Soit en plus pour 1846 fr. 157,590

ou 12 p. % du produit de ces deux mois en 1847.

Si enfin, on ne considère que le mois de juin, on a :

Pour 1846 fr. 685,102
Pour 1847 574,146

Soit en plus pour 1846 fr. 108,956

ou 19 p. % du produit du mois de juin en 1847.

Il est vrai que l'ouverture du chemin de fer de Paris à nos frontières, qui eut lieu vers le milieu du mois de juin 1846, a pu déterminer dans ledit mois, par suite des fêtes et de l'attrait de la nouveauté du parcours, une circulation extraordinaire entre Paris et la Belgique. Mais, en admettant même que l'excédant de recettes, trouvé ci-dessus en faveur du mois de juin 1846, puisse être attribué à la circonstance spéciale qui vient d'être signalée, on trouve encore entre les périodes semblables de divers exercices, des différences plus ou moins notables; ainsi, si l'on met en parallèle les quatre derniers mois des deux mêmes exercices, on obtient :

Pour 1846 fr. 2,252,650
Pour 1847 2,411,455

Soit en moins pour 1846 fr. 78,825

ou environ 3 $\frac{1}{5}$ p. %.

On trouverait évidemment des différences semblables, sinon plus grandes, si, au lieu du réseau entier, on ne considérait que les relations de station à station.

Ces différences s'expliquent, du reste, facilement : en effet, de même que certaines circonstances, telle qu'une belle saison, des fêtes publiques, peuvent occasionner des déplacements exceptionnels dans le courant d'une année, de même, pendant la période correspondante d'une autre année, des circonstances contraires, telles que le mauvais temps, une crise financière ou politique peuvent ralentir la circulation et diminuer les recettes du chemin de fer.

Mais il n'en résulte pas moins que si dans l'hypothèse d'une identité parfaite de tarif, les produits obtenus pendant les mêmes périodes de deux années différentes, peuvent être dissemblables, on s'exposerait à des erreurs plus ou moins graves en jugeant du mérite relatif de deux modes de tarification par une comparaison basée, en partie ou en totalité, sur l'application de chacun de ces modes pendant un ou plusieurs mois seulement.

On peut conclure de là que, dans le parallèle des tarifs divers, qui ont été mis en usage en Belgique, il est prudent de ne considérer que les résultats fournis par un exercice entier.

Dès lors, on doit écarter de ce parallèle le tarif du 10 avril 1841, puisqu'il n'est resté en vigueur que du 1^{er} mai au 20 août, c'est-à-dire pendant cent douze jours.

On se rappelle, du reste, que pendant les mois de juin et de juillet, le temps fut extrêmement mauvais, ce qui a dû exercer une influence défavorable sur les mouvements et sur les recettes.

Quant au tarif du 5 mai 1835, il ne fut appliqué, pendant toute la durée d'un exercice, qu'en 1836, la seule section exploitée pendant l'année entière était celle de Bruxelles à Malines. Mais il est à remarquer que, pendant une partie de l'année, la station de Malines avait des affluents qu'elle a perdus depuis lors et que, du reste, l'attrait de la nouveauté déterminait à cette époque une circulation considérable sur le chemin de fer. On ne peut donc pas s'occuper des résultats du tarif de 1835.

Le tarif du 27 août 1837, ne fut appliqué, à l'exclusion de tout autre, que pendant l'année 1838 ; les sections exploitées pendant toute l'année, étaient celles de Bruxelles à Anvers et de Gand à Tirlemont. Mais comme les stations de Gand et de Tirlemont recevaient des affluents pendant une partie de l'année, le tarif en question ne peut être apprécié que d'après les résultats fournis en 1838 par les sections de Bruxelles à Anvers et de Wetteren à Vertryck (1), c'est-à-dire, par un réseau ayant une étendue de 120 kilomètres et comprenant 15 stations, dont 6 villes.

Le tarif du 5 février 1839 fut appliqué, pendant toute l'année 1840, aux sections de Bruxelles à Anvers, d'Ostende à Ans, de Gand à Courtray et de Landen à St-Trond. Si on écarte les stations qui, pendant une partie de l'année, étaient des lieux d'affluents, il ne restera, pour juger des effets du tarif de 1839,

(1) Les haltes de Londerzeel, Wichelen, Melle et Wespelaer n'étaient pas établies en 1838.

que les produits obtenus pendant l'exercice 1840, sur les sections de Bruxelles à Anvers, d'Ostende à Fexhe, de Gand à Haerlebeke et de Landen à St-Trond, c'est-à-dire sur un réseau de 294 kilomètres, comprenant 40 stations dont 12 villes.

Le tarif du 17 août 1841, qui est encore en vigueur, s'applique aujourd'hui à un réseau qui à 600 kilomètres d'étendue, qui renferme plus de 100 stations dont 27 villes, qui est, en outre, en communication avec les chemins de fer français et allemands, chemins qui, à l'heure qu'il est, présentent l'un et l'autre un développement considérable.

Il n'est pas bien certain dès lors que l'influence plus ou moins favorable que le tarif du mois d'août 1837 et celui de février 1839 ont pu exercer sur les réseaux exploités respectivement pendant toute la durée des années 1838 et 1840, que cette influence se reproduirait dans la même mesure sur le réseau actuel, alors que ce réseau se trouve dans des conditions bien différentes d'étendue, d'importance, de relations intérieures et de relations internationales.

L'incertitude à cet égard devient encore plus grande, lorsqu'on se rappelle que depuis 1841, des améliorations notables ont été apportées aux chars-à-bancs et aux waggons, améliorations qui ont eu pour résultat immédiat de provoquer, parmi les voyageurs, un déclassement considérable, dont il serait difficile aujourd'hui d'apprécier les effets.

D'un autre côté, dans l'intervalle de temps qui nous sépare de l'application de nos premiers tarifs, les habitudes de déplacement ont pu se modifier, pour certaines relations, par des causes autres que le plus ou moins d'élévation du tarif.

Enfin, ainsi qu'il a été dit plus haut, les effets des tarifs de 1837 et de 1839 ne peuvent s'apprécier respectivement que par les résultats qu'ils ont fournis chacun pendant un seul exercice. Or, s'il est des circonstances, telles que des événements politiques, qui peuvent déterminer une dépression dans les produits d'un exercice, il en est d'autres qui peuvent avoir pour effet, au contraire, d'augmenter la circulation et d'accroître les recettes.

Il est donc possible que les résultats de 1838 et de 1840 ne soient pas dus exclusivement aux systèmes de tarification appliqués pendant ces années, mais à des causes indépendantes du tarif, à des influences insaisissables peut-être à l'époque où elles se produisirent et dont il serait encore moins possible de se rendre compte aujourd'hui.

La commission a pensé, dès-lors, Monsieur le Ministre, que l'expérience faite jusqu'ici ne peut pas être considérée comme suffisante pour déterminer quel est celui des différents tarifs mis en vigueur, qui serait aujourd'hui le plus favorable au point de vue de l'intérêt du trésor; qu'à plus forte raison, il serait impossible d'en déduire les bases *définitives* qu'il conviendrait d'adopter comme les plus avantageuses; qu'ainsi tout tarif nouveau doit être appliqué à titre d'*essai* et nullement comme devant produire des résultats correspondant à des prévisions déterminées d'avance.

La commission a dû se demander alors, si les circonstances au milieu desquelles nous nous trouvons, seraient bien favorables à l'expérimentation d'un nouveau tarif; en effet, d'un côté, ces circonstances ont produit dans les revenus du chemin de fer, un déficit qu'une modification radicale du tarif actuel pourrait augmenter encore; d'un autre côté ces mêmes circonstances, à raison de l'influence qu'elles

exercer sur les recettes, pourraient empêcher qu'on appréciait d'une manière satisfaisante, les effets à attribuer en propre à la tarification. L'expérience d'un nouveau tarif pourrait ainsi devenir onéreuse à l'État, sans même conduire à un enseignement utile relativement aux bases les plus convenables à appliquer au transport des voyageurs sur notre chemin de fer.

La commission a reconnu que ce double inconvénient pourrait être évité par l'adoption d'une mesure qui lui a été proposée par un de ses membres, M. l'ingénieur en chef Desart, et qui consiste à régulariser les prix du tarif actuel, c'est-à-dire à admettre comme bases du nouveau tarif, le produit moyen du *voyageur-lieu*, dans chacune des trois classes.

Les considérations qui militent en faveur de cette mesure se trouvant développées dans le rapport que M. Desart a rédigé à l'appui de sa proposition et qui se trouve ci-annexé, la commission croit pouvoir se dispenser de les reproduire dans toute leur extension. Elle se bornera à vous faire remarquer, Monsieur le Ministre, que par le fait même de la régularisation, on obtiendrait, pour certains parcours, des prix sensiblement égaux à ceux d'aujourd'hui, pour d'autres, des prix moindres, pour d'autres enfin, des prix plus élevés.

Or, les relations pour lesquelles les prix seraient restés les mêmes, donneraient des résultats qui, comparés avec ceux d'une année normale, indiqueraient la mesure des influences étrangères au tarif; de sorte que, pour les relations où les prix auraient varié, il deviendrait facile de déterminer l'influence propre de la tarification.

La mesure indiquée par M. Desart conduirait ainsi à une expérience très-utile, au point de vue de l'avenir financier de notre chemin de fer.

C'est cette mesure, Monsieur le Ministre, dont la commission a l'honneur de vous proposer l'application.

Après avoir arrêté les bases des prix nouveaux, la commission s'est occupée de l'unité de distance à appliquer au calcul de ces prix. Elle a été d'avis, avec M. Desart, que pour rendre aussi régulière que possible, l'application du tarif nouveau aux diverses relations, il était indispensable d'adopter le kilomètre pour unité. Elle a également pensé que, pour éviter les anomalies qui résultent de ce que la somme de divers parcours partiels entre deux points donnés peut, par suite de fractions de kilomètres successivement négligées, être moindre que le parcours total, il serait nécessaire d'augmenter d'un kilomètre tous les parcours indistinctement.

La commission a ensuite fixé son attention sur l'unité de prix qu'il serait utile d'introduire dans le tarif nouveau. M. Desart, en signalant dans son rapport les inconvénients et les anomalies qui résulteraient de l'adoption du quart de franc pour cette unité, avait proposé d'arrondir les prix de 5 en 5 centimes.

Tout en se rendant aux considérations générales développées à ce sujet, la commission a reconnu cependant que, pour faciliter l'échange des monnaies et éviter qu'on rencontre dans ce tarif des prix tels que fr. 9-95 ou 10-05, il conviendrait de pouvoir, suivant l'occurrence, arrondir les prix, soit par 5 centimes, soit par décime, soit par quart de franc.

Le barème ci-joint est dressé d'après ce mode d'arrondissement.

C'est sous cette réserve, Monsieur le Ministre, que la commission a l'honneur

de vous proposer d'appliquer aux distances de parcours augmentées, comme il a été dit, d'un kilomètre, les bases du nouveau tarif qui seraient, savoir :

Pour la diligence, de	0,076 par kilomètre.
Pour le char-à-bancs, de	0,058 »
Pour le waggon, de.	0,036 »

Néanmoins, en ce qui concerne les petits parcours, la commission est d'avis qu'on ne peut pas admettre de taxe qui serait inférieure, savoir :

Pour la diligence	0,75
Pour le char-à-bancs	0,40
Pour le waggon	0,25

Taxes correspondant à un *minimum* de parcours de 9 kilomètres pour la diligence et de 6 kilomètres pour les deux autres classes de voitures.

L'adoption d'une taxe moindre aurait, à la vérité, pour résultat de provoquer, sur les petits parcours, un accroissement considérable de mouvement ; mais il en résulterait un surcroît de dépenses onéreux pour l'État, parce qu'entre deux stations principales données, l'administration serait obligée de composer ses convois d'un grand nombre de voitures qui ne seraient pas convenablement utilisées sur toute l'étendue du parcours, et qu'il ne serait pas possible cependant d'abandonner dans les stations intermédiaires sans entraver la marche des convois.

Quant aux distances elles-mêmes, la commission est d'avis, en ce qui concerne les parcours où il y a déviation considérable du trajet direct, de maintenir provisoirement dans le nouveau tarif, les modérations de longueur consacrées par le tarif actuel. C'est dans ce sens qu'est rédigé le tableau des distances annexé à ce rapport.

La commission a reconnu aussi qu'il serait nécessaire que la loi destinée à régler le tarif des voyageurs, accordât au Gouvernement la faculté de réduire pour certains transports spéciaux, tels que transport de troupe, etc., les prix des tarifs jusqu'à concurrence de 50 p. $\%$. Elle croit également qu'à l'occasion de solennités, concours, fêtes publiques, il serait avantageux d'admettre une semblable réduction pour certaines stations et dans des directions déterminées, à la condition, pour les voyageurs, de se munir d'un coupon de retour pour le même jour ou le lendemain.

Cette dernière mesure, qui a été mise en vigueur sur des chemins de fer établis dans d'autres pays, semble y avoir donné des résultats très-satisfaisants. — À cette occasion, Monsieur le Ministre, la commission doit vous exprimer le désir qu'il soit tenu attachement séparé des mouvements que l'on obtiendrait par l'application de cette mesure exceptionnelle, afin de permettre une plus saine appréciation de l'influence propre au nouveau système de tarification.

Elle a pensé également qu'il serait utile qu'une commission spéciale fût chargée de suivre l'application du nouveau tarif.

Les bases ci-dessus énoncées ont conduit la commission à vous soumettre, Monsieur le Ministre, le projet de loi ci-joint, dans lequel elles se trouvent reproduites.

En présence des résolutions arrêtées comme il vient d'être dit, la commission pourrait terminer ici son rapport; mais elle a pensé, Monsieur le Ministre, qu'il serait utile de vous faire connaître le résultat de ses délibérations à l'égard d'une question qu'elle avait traitée avant de s'occuper des bases mêmes du tarif.

Cette question est relative à la création de *convois de vitesse*.

Aujourd'hui, la plupart de convois des voyageurs font des haltes fréquentes; ils sont, de plus, encombrés de voitures à petites marchandises, à bétail, à chevaux et même à grosses marchandises; les heures de départ, enfin, sont réglées pour beaucoup de convois, de manière à satisfaire, autant que possible, aux besoins des stations intermédiaires.

Il en résulte nécessairement des retards et des inconvénients plus ou moins grands pour les relations entre les stations principales. Ces relations sont ainsi sacrifiées, jusqu'à un certain point, à des relations secondaires, alors qu'à raison de leur importance, sous le double rapport de l'intérêt général du pays et des recettes du chemin de fer, elles mériteraient, à tous égards, d'être plus favorisées.

Pour remédier à un tel état de choses, on ne peut certes pas songer à supprimer les haltes intermédiaires, puisque ce serait enlever au chemin de fer une partie de ses revenus, en même temps qu'une partie de son utilité. Mais il suffirait d'établir deux classes de convois, dont les uns, destinés exclusivement au service des voyageurs, ne desserviraient que les stations principales, et dont les autres s'arrêteraient à toutes les stations indistinctement et pourraient transporter des marchandises en même temps que des voyageurs.

L'utilité d'une semblable mesure, au point de vue du public, est incontestable. La commission a été unanime sur ce point.

Il n'en a plus été de même lorsqu'il s'est agi des moyens de concilier cette mesure avec l'intérêt du trésor.

Trois systèmes différents se sont trouvés en présence :

Le premier n'admettait dans les convois de vitesse que les deux classes supérieures de voitures, mais appliquait à ces voitures respectivement les mêmes prix que dans les convois ordinaires.

L'auteur de ce système espérait que les avantages qu'offriraient les convois de vitesse, y attireraient un grand nombre de voyageurs de waggon, ce qui procurerait au chemin de fer une augmentation de recettes.

Les deux autres membres de la commission ont fait remarquer que, dans ce système, le public des waggons, qui forme la partie la plus nombreuse et la moins aisée des voyageurs, ne serait admis à participer à l'accélération des convois de première classe. qu'en s'imposant un surcroît de dépenses, tandis que les voyageurs de diligence et de charrs-à-bancs, qui appartiennent aux classes plus aisées, en profiteraient gratuitement; que ce système constituerait ainsi une iniquité à l'égard des uns, un privilège en faveur des autres, et qu'ils ne pouvaient dès-lors s'y rallier.

Le second système maintenait les trois espèces de voitures dans les deux classes de convois, mais avec un tarif plus élevé pour ceux de 1^{re} classe. Toutefois les voyageurs étaient admis, dans ces derniers convois, aux mêmes prix que dans les convois de 2^e classe, à la condition de se munir d'un coupon de retour pour le jour même ou le lendemain.

L'auteur de ce système avait également pour but d'augmenter les recettes, en même temps que de proportionner les prix de transport dans les deux classes de convois, à l'importance relative des services rendus.

Les principales objections faites contre ce système, c'est que l'élévation des prix, dans les convois de 1^{re} classe, neutraliserait les effets de l'augmentation de vitesse, et que, dans tous les cas, il serait impossible de distinguer l'influence propre du tarif, question qu'au point de vue de la prospérité du chemin de fer, il est si important de résoudre.

Le troisième système admettait les mêmes prix et les mêmes classes de voitures dans les deux espèces de convois.

L'auteur de ce système espérait obtenir une augmentation de mouvement et de recettes par suite de l'accélération des convois de première classe.

On a objecté que l'accroissement de revenus à provenir de cette accélération, pourrait ne pas être assez considérable pour compenser la perte de produits qu'éprouverait l'État, sur des convois qui ne transporteraient que des voyageurs et ne s'arrêteraient que dans les stations principales.

La commission a pensé que la mise à exécution immédiate des convois de vitesse, serait de nature à empêcher que, dans la nouvelle expérimentation, on pût assigner à la tarification l'influence qui doit lui être attribuée en propre.

Elle croit en conséquence devoir vous proposer, Monsieur le Ministre, d'ajourner cette mesure à une époque ultérieure.

La commission a l'honneur, Monsieur le Ministre, de vous transmettre avec le présent rapport les pièces suivantes :

- 1° Le projet de loi destiné à régler les bases du nouveau tarif ;
- 2° Le tableau des distances de station à station auxquelles s'appliqueraient les bases des tarifs proposés ;
- 3° Un barème indiquant les prix de transport pour toutes les distances ;
- 4° Le rapport présenté à la date du 25 mai dernier par M. l'ingénieur en chef Desart.

Bruxelles, le 23 juin 1849.

Les membres de la commission,

MASUI, *Président.*

DESART.

A. DANDELIN.

Le Secrétaire,

COGNIOL.
