

( 1 )

( N° 96. )

---

## Chambre des Représentants.

---

SÉANCE DU 13 FÉVRIER 1851.

---

Tarif des voyageurs sur les chemins de fer de l'État <sup>(1)</sup>.

---

*Rapport sur des amendements fait, au nom de la section centrale <sup>(2)</sup>,  
par M. MERCIER.*

---

MESSIEURS,

La section centrale chargée de l'examen du projet de loi relatif au tarif des voyageurs sur les chemins de fer de l'État, vous a présenté son rapport dans la séance du 24 avril dernier. La Chambre s'étant occupée d'objets qu'elle a considérés comme plus urgents, la session fut close sans que ce projet ait été discuté. Dans les premiers jours du présent mois, M. le Ministre des Travaux Publics saisit la section centrale de nouveaux amendements au projet primitif du Gouvernement qui a pour objet d'établir l'uniformité du prix des places. Parmi les modifications proposées, il en est une qui est importante en ce qu'elle donne formellement à la loi un caractère temporaire, en limitant sa durée au 31 décembre 1851 ; cette disposition est toutefois conforme aux intentions manifestées par le prédécesseur du Ministre actuel, puisque, d'après ses déclarations, la régularisation du tarif, opérée sur la moyenne des prix actuels, avait principalement pour but de procéder à de nouvelles expériences après lesquelles un tarif définitif devait être arrêté. Le nouveau projet est assis sur la même base ; nous indiquerons, dans l'examen des articles, les autres changements apportés au projet du Gouvernement tel qu'il est présenté par notre premier rapport.

Quoique la simple rectification du tarif ne doive exercer aucune influence favorable sur le revenu du chemin de fer, la section centrale, considérant cette mesure comme équitable et urgente, n'a pas hésité un seul instant à lui donner son

---

(<sup>1</sup>) Projet de loi, n° 66. } Session de 1849-1850.  
Rapport, n° 197. }

(<sup>2</sup>) La section centrale, présidée par M. DELFOSSE, était composée de MM. DUMORTIER, VANDEN BRANDEN DE REETH, BRUNEAU, DE HAERNE, MERCIER et VAN ISEGHEM.

adhésion ; mais elle a cru qu'il était de son devoir de rechercher les moyens de relever les produits d'une exploitation jusqu'ici fort onéreuse à l'État ; elle a proposé, dans ce but, l'établissement de convois de vitesse à prix plus élevés que ceux des convois ordinaires, par analogie avec ce qui se pratique déjà, chez nous, pour le transport des marchandises et dans d'autres pays pour celui des voyageurs.

M. le Ministre des Travaux Publics a déclaré ne pouvoir se rallier à l'amendement de la section centrale ; il prévoit des difficultés peut-être insurmontables dans l'exécution de ce système, surtout en ce qui concerne les combinaisons de coïncidence des convois ; il pense d'ailleurs que son application entraînerait un surcroît de dépense par suite de l'augmentation, nécessaire selon lui, du nombre des convois ; il comprendrait plutôt le relèvement général du tarif ; toutefois il soutient l'utilité de faire, pendant un certain temps, l'essai du tarif rectifié dans le sens des propositions du Gouvernement.

Sauf la limite assignée par le nouveau projet à la durée de la loi, la question, d'après ce qui précède, reste dans le même état que lors du premier examen qui en a été fait par la section centrale. Appelée de nouveau à délibérer sur cet objet par suite des amendements qui viennent de lui être transmis, elle se fait un devoir, dans l'intérêt de la discussion, de compléter son premier rapport par l'exposé des faits financiers et autres relatifs à l'exploitation du chemin de fer, qui se sont produits ou qui sont connus depuis cette époque ; elle présentera, en même temps, ses observations sur les objections faites contre le système qu'elle a proposé et rendra compte de ses résolutions sur les amendements soumis à son appréciation.

La majorité de la section centrale, dans son rapport, a exposé, d'après le travail de la Cour des comptes et les documents publiés par le Département des Finances, la situation financière du chemin de fer au 31 décembre 1848 ; il ressort de son travail, 1° que la partie de la dette publique, qui prend son origine dans l'établissement et l'exploitation de notre railway, s'élevait, à cette époque, à fr. 216,335,409-38 ; 2° que les intérêts de cette dette étaient de fr. 9,630,686-05, ce qui forme un intérêt moyen de fr. 4-43 % : L'évaluation faite par la Cour des comptes était plus élevée et portait la dette à fr. 221,393,431-68 ; la différence de fr. 5,060,042-30 provient de ce que, dans cette situation, on n'a pas cru devoir, à l'exemple de la Cour, faire figurer en dépense cette dernière somme qui se trouvait encore dans les caisses de l'État, bien qu'elle fût engagée par des créances dues et des travaux en cours d'exécution.

Si l'évaluation qui précède est inférieure à celle de la Cour des comptes, elle excède de fr. 9,688,068-53 celle du Gouvernement (compte-rendu des opérations du chemin de fer de l'exercice 1848). Les causes de cette différence consistent en ce que le Département des Travaux Publics ne s'est pas borné à retrancher du débit du chemin de fer la somme de fr. 5,060,042-30, non encore sortie du trésor public, mais en a déduit encore certains fonds disponibles dans les caisses de la régie, ainsi que la valeur des approvisionnements du magasin central, et, en outre, n'a tenu aucun compte de la balance des intérêts réciproques ; ces trois postes forment ensemble les fr. 9,688,068-53. Il est à observer, du reste, que, de part et d'autre, on a négligé l'accumulation des intérêts composés qui ont grevé encore la situation du chemin de fer d'une somme assez notable.

Nous avons dit que les intérêts de la dette publique du chemin de fer, au 31 décembre 1848, étant de . . . . . fr.	9,650,686 05
et le produit net de l'exploitation de . . . . .	5,717,063 71
le déficit de l'année 1848 devait s'élever à . . . . . fr.	<u>5,913,622 54</u>

Toutefois, comme ce déficit ne s'est produit que successivement de mois en mois, et que les sommes dépensées en 1848 se répartissent également sur l'année entière, il est nécessaire de faire, de ce chef, une déduction que nous fixons d'une manière approximative à . . . . .

300,000 00	
Le déficit de l'exercice 1848 serait ainsi de . . . . . fr.	<u>5,613,622 54</u>

Dans le but d'établir aussi approximativement que possible la situation financière du chemin de fer au 31 décembre des années 1849 et 1850, la section centrale a prié M. le Ministre des Travaux Publics de lui faire connaître le montant des recettes et des dépenses ainsi que le produit net du chemin de fer pour chacun de ces exercices.

Il a été répondu à cette demande par la note textuelle qui suit :

« Recettes, dépenses et produit net de l'exploitation pendant les années 1849 » et 1850.

	Recettes.	Dépenses.	Produit net.
» 1849 . . . . . (*)	12,955,920 91	8,225,450 00	4,712,470 91
» 1850 . . . . . (*)	14,852,966 49	8,474,830 00	<u>6,378,116 49</u>

D'après cette note, l'excédant des recettes sur les dépenses de l'exploitation du chemin de fer, pendant l'exercice 1849, serait de . . . . . fr.

Mais il y a lieu d'ajouter à cet excédant :

1° Le produit de la vente d'objets trouvés, de la location des buffets-restaurants, etc., etc. . . . .	48,070 62
--	-----------

2° Non la somme entière de fr. 570,704-10, formant le montant des transports en services et à prix réduits, mais, pour les raisons indiquées au rapport du 24 avril 1850, et notamment en considération du service postal rendu par le chemin de fer, une somme de . . . . .	<u>500,000 00</u>
--	-------------------

Cet excédant s'éleverait donc à . . . . . fr.	<u>5,060,541 55</u>
---	---------------------

(\*) Dans ces deux chiffres de recettes les produits indirects ne sont pas compris.

Ils se sont élevés en 1849 :

1° Rétrocessions de terrains . . . . .	fr. 86,363 17
2° Vente d'objets trouvés, location des buffets-restaurants, etc. . . . .	48,070 62
	<u>113,433 79</u>
3° Montant des transports en service et à prix réduits. . . . .	570,704 10
	<u>Total. . . . . fr. 705,137 89</u>

On peut admettre les mêmes chiffres pour 1850.

Si le capital de la dette du chemin de fer au 31 décembre 1848, et par conséquent les intérêts de fr. 9,630,686-03 qui en résultent ne s'étaient pas accrus dans le cours de l'année 1849, le déficit de cet exercice serait de . . . . . fr. 4,570,145 70

Somme égale à la différence existant entre le montant de ces intérêts, et le déficit qui vient d'être indiqué.

Pour présenter d'une manière complètement exacte ce double accroissement et par conséquent les résultats du compte de l'exercice 1849, il faudrait entrer dans tous les développements de celui qui a été formé par la Cour des comptes, ce qui n'entre pas dans le cadre de ce rapport et serait d'ailleurs impossible à défaut de renseignements suffisants; nous devons donc nous borner à chercher à nous rapprocher autant que possible de la réalité.

L'augmentation de la dette du chemin de fer se compose :

1° Des sommes payées sur celle de fr. 3,060,042-30, qui, bien qu'engagée, n'était pas sortie de la caisse de l'État au 31 décembre 1848; nous évaluons modérément les paiements effectués en 1849 sur ce crédit à . . . . .	fr. 2,000,000
2° Du déficit qui s'est produit nécessairement dans le cours de l'année et que nous portons en chiffres ronds à . . . . .	4,600,000
Ensemble . . . . .	fr. 6,600,000

Mais, d'autre part, il y a lieu de déduire de cette augmentation :

1° Le prix des terrains vendus ou rétrocédés, ci . . . . .	86,000
2° Le bénéfice de l'amortissement, opéré dans le cours de 1849, des emprunts employés aux dépenses du chemin de fer; nous l'évaluons approximativement à . . . . .	450,000
Ensemble . . . . .	fr. 536,000
	<u>536,000</u>

L'accroissement de la dette se trouve ainsi réduit à 6,064,000

Les intérêts de cette somme à raison de 5 p.  $\frac{1}{2}$  %, taux de l'émission des titres à 4 et 2  $\frac{1}{2}$  p.  $\frac{1}{2}$  % récemment négociés, seraient de 303,200 francs, mais pour les raisons déjà données nous ne l'ajoutons que pour moitié au déficit constaté plus haut . . . fr. 151,600 00

Le déficit de l'exploitation du chemin de fer pendant l'exercice de 1849, peut donc être fixé à . . . . . fr. 4,721,745 70

et le capital de la dette du chemin de fer qui, au 31 décembre 1848, s'élevait à fr. 216,355,409-38, étant augmenté de 6,064,000 francs, doit être porté, en chiffre rond, à la somme de 222,400,000 francs.

Des calculs semblables à ceux qui viennent d'être présentés pour l'exercice 1849, et dont nous épargnerons les détails à la Chambre, donnent pour résultat :

1° Qu'au 31 décembre 1850, la dette du chemin de fer s'est trouvée augmentée, par rapport à celle qui a été constatée au 31 décembre 1849, de 5,760,000 francs, et atteignait par conséquent le chiffre de . . . . . fr.	<u>228,160,000 00</u>
2° Que le déficit de l'exploitation du chemin de fer, pendant l'exercice de 1850, s'est élevé à . . . . .	3,540,000 00
Le déficit de l'exercice de 1848 étant de . . . . .	5,613,622 54
et celui de l'exercice 1849 de . . . . .	<u>4,721,743 70</u>
il s'ensuit que le déficit total de l'exploitation du chemin de fer, pendant les trois dernières années, s'élève au chiffre énorme de . . . . . fr.	13,675,368 04

Pour se former une idée plus complète encore de la situation du chemin de fer, la section centrale a cru devoir adresser à M. le Ministre des Travaux Publics diverses questions que nous indiquons avec les réponses auxquelles elles ont donné lieu.

Quelles ont été les dépenses d'entretien du matériel en 1849 et 1850 ?

« Les dépenses d'entretien de tout le matériel et de locomotion, ainsi que les redevances aux compagnies pour l'usage de leur matériel, se sont élevées comme suit, pendant les deux dernières années :

» 1° Pour l'exercice 1849 :	
» A. Entretien du matériel, locomotion et redevances aux compagnies . . . . . fr.	1,979,169 25
» B. Salaires . . . . .	1,436,974 00
» C. Renouvellement du matériel . . . . .	248,751 18
» Total . . . . fr.	<u>3,684,860 00</u>
» 2° Pour l'exercice 1850 :	
» A. Entretien du matériel, locomotion et redevances aux compagnies . . . . . fr.	2,045,700 00
» B. Salaires . . . . .	1,494,064 00
» C. Renouvellement du matériel . . . . .	300,000 00
Total, environ . . . fr.	<u>3,839,764 00</u>

Ces dépenses ont-elles été normales pendant les deux exercices 1848 et 1850 ?

« Oui, ces dépenses ont été à peu près normales pendant ces deux années. Il y a à tenir compte de la croissance du mouvement pendant l'exercice 1850. Ainsi le nombre de lieues de parcours a été :

» En 1849 :

» Par locomotives, de . . . . .	819,589
» Par voitures, de . . . . .	8,671,064

» En 1850 :

» Par locomotives, de . . . . .	884,054
» Par voitures, de . . . . .	9,877,448

Le matériel se trouve-t-il en bon état d'entretien ?

« L'entretien du matériel est satisfaisant, eu égard à sa durée de service.

» L'administration s'efforce de concilier les besoins de l'exploitation avec les ressources qu'elle possède. »

Même question pour l'état de la voie ?

« La voie est dans un état satisfaisant d'entretien. »

(Voir l'annexe A pour les dépenses du service des routes et bâtiments, police et entretien.)

Il n'échappera pas à l'attention de la Chambre que les réponses aux deux dernières questions ne sont pas tout à fait rassurantes, particulièrement en ce qui concerne l'état du matériel. Elles semblent laisser entrevoir que des crédits supplémentaires pourraient bien être réclamés pour cet objet. S'il en était ainsi, la situation financière que nous avons présentée serait encore aggravée.

En présence de résultats aussi déplorable que ceux que nous avons signalés, il est indispensable de s'appliquer avec persistance à en prévenir le retour.

Plusieurs questions furent agitées dans le sein de la section centrale pour porter remède à un tel état de choses.

Un membre proposa, comme le moyen le plus propre à mettre un terme à cette situation onéreuse, d'admettre comme tarif général soit celui qui est proposé par la section pour les convois de grande vitesse, soit un autre qui resterait environ 10 p. % au-dessous du tarif du chemin de fer du Nord; plusieurs autres membres ont déclaré qu'ils n'hésiteraient pas à adopter cette proposition plutôt que de maintenir purement et simplement le tarif actuel rectifié, mais qu'ils donneraient la préférence au système déjà adopté par la section. Les objections présentées par M. le Ministre des Travaux Publics n'ont pas paru de nature à modifier cette opinion.

La mesure proposée par la section centrale a cet immense avantage que si, pour les convois de vitesse, elle demande un prix plus élevé, elle offre par compensation le bénéfice du temps gagné par la rapidité du trajet. Elle ne comprend pas pourquoi de pareils convois seraient impossibles en Belgique lorsqu'ils fonctionnent avec succès dans d'autres pays.

La commission d'ingénieurs instituée par le Gouvernement n'en a pas jugé ainsi : dans son rapport du 23 juin 1849, elle fait remarquer qu'aujourd'hui la plupart des convois des voyageurs font des haltes fréquentes; qu'ils sont de plus encombrés de voitures à petites marchandises, à bétail, à chevaux et même à grosses marchandises, ce dont il résulte des retards et des inconvénients pour les relations entre les stations principales; ces relations, ajoute la commission, 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 cet état de choses, la commission propose 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*.

Il est vrai que la commission, dont il s'agit, n'a pas vidé la question du tarif différentiel qui a été débattue dans son sein ; mais que les prix des deux espèces de convois diffèrent entre eux, comme en Angleterre, ou que les convois de vitesse ne se composent que de voitures d'une seule classe ou des deux 1<sup>res</sup> classes, comme en France, les difficultés pour régler les coïncidences sont à peu près les mêmes ; car, dans un cas comme dans l'autre, si, après avoir fait un long trajet par convoi de grande vitesse, des voyageurs sont obligés de faire usage d'un convoi ordinaire pour arriver à leur destination, ils auront à se munir de nouveaux coupons à la station où se trouve l'embranchement qu'ils devront prendre.

Le prix différentiel n'est donc pas en lui-même un obstacle à l'établissement des convois de vitesse. D'un autre côté, ainsi que la section centrale en a déjà fait la remarque, l'emploi des convois ordinaires au transport des marchandises doit amener des économies dans l'exploitation ; la possibilité d'organiser ces convois mixtes est reconnue par la commission des ingénieurs ; c'est ce qui résulte des passages de son rapport que nous venons de citer.

Quant à l'utilité de l'application du tarif rectifié, pour faire une nouvelle expérimentation, la majorité de la section centrale a fait remarquer qu'ayant fait ressortir combien sont insignifiantes, en général, les différences de prix qu'entraînerait l'uniformité du tarif pour les relations des principales villes du royaume entre elles, il était évident que cette expérience ne pouvait avoir de résultat efficace ; M. le Ministre des Travaux Publics a objecté que les relations des grandes villes avec certaines localités secondaires, mais plus rapprochées, avaient souvent plus d'importance au point de vue de la recette que celles qu'elles ont entre elles et que, pour ces relations, l'application du tarif rectifié donnera lieu à des différences beaucoup plus sensibles. Cela peut être vrai pour quelques sections de cette catégorie, mais l'examen du tableau, joint au premier rapport de la section centrale, prouvera qu'il n'en est pas ainsi pour le plus grand nombre. Il serait illogique et imprudent de baser un tarif général sur les résultats de ces quelques sections dont le produit, par la raison même qu'elles aboutissent à une grande ville ou y prennent leur point de départ, peut être influencé par une foule de circonstances indépendantes du tarif. Au surplus, si l'épreuve qui est proposée est vraiment utile aux yeux du Gouvernement, pourquoi ne l'a-t-il pas faite spontanément comme il en avait le droit ? Il y a deux ans que ce moyen a été signalé à la Chambre par M. le Ministre des Travaux Publics lui-même, l'honorable M. Rolin. Bien plus, vers la fin de la dernière session, au moment où l'on décidait que la discussion serait ajournée à la session actuelle, un membre de la section centrale a formellement engagé le chef du Département des Travaux Publics à mettre immédiatement en vigueur le tarif rectifié qui faisait l'objet de

son projet de loi et qui n'avait rencontré aucune opposition ; il n'a pas été tenu compte de cette recommandation ; depuis lors neuf mois se sont écoulés ; l'expérience que l'on annonçait vouloir faire, serait accomplie aujourd'hui, si l'on y avait eu égard. L'abstention du Département des Travaux Publics, son indifférence pour la mise à exécution du nouveau tarif, n'indiquent-elles pas assez que lui-même a très-peu de confiance dans le résultat d'une mesure qui, en définitive, n'aurait d'autre effet que de maintenir un *statu quo* fatal à nos finances ? Tandis qu'en Belgique on persiste à maintenir un tarif qui est de 30 à 90 p. % plus bas que ceux des chemins de fer étrangers, on augmente dans d'autres pays des tarifs déjà fort élevés :

	1 <sup>re</sup> cl.	2 <sup>e</sup> cl.	3 <sup>e</sup> cl.
Notre tarif, comme on le sait, est en moyenne par lieue de 5 kilomètres . . . . . fr.	» 38 1/2	» 29	» 18
Le tarif du chemin de fer rhénan était l'année dernière. . . . .	» 55	» 40	» 28

Depuis lors ce dernier tarif a été porté, savoir :

	1 <sup>re</sup> cl.	2 <sup>e</sup> cl.	3 <sup>e</sup> cl.
Pour le parcours de Cologne à Herbestal (frontière belge), par lieue, à . . . . . fr.	» 76	» 56	» 38
Pour le parcours de Cologne à Aix-la-Chapelle, à . . . . .	» 69	» 49	» 35

Pourquoi cette différence de tarif entre le parcours de Cologne à la frontière belge et le parcours de Cologne à Aix-la-Chapelle ? Ne doit-on pas l'attribuer à l'extrême infériorité des prix des places sur notre railway, qui permet à l'administration du chemin de fer rhénan de frapper d'une surtaxe le trajet qui se fait sur le territoire allemand dans les relations internationales ? Cette surtaxe porte le prix des places au double de ceux qui sont perçus en Belgique. Cette administration a établi une 3<sup>e</sup> catégorie de prix en faveur de ceux qui prennent un coupon pour l'aller et le retour, lorsque le trajet dans les deux sens est effectué dans le même jour ; ce prix, pour le simple trajet, est, par lieue de 5 kilomètres :

Pour les coupons de 1 <sup>re</sup> classe, de . . . . . fr.	» 54
Id. 2 <sup>e</sup> id. de . . . . .	» 42
Id. 3 <sup>e</sup> id. de . . . . .	» 27

Cette combinaison exclue, d'une manière plus absolue encore, les voyageurs internationaux du bénéfice des prix plus modérés.

N'y a-t-il pas un véritable préjudice pour la Belgique à payer, sur les chemins de fer qui sont en contact avec les siens du côté du Nord, 100 p. % et, du côté du Midi, 30 à 52 p. % de plus qu'elle n'exige sur les siens pour les mêmes classes de voitures ?

Il n'y a aucune probabilité que l'application du tarif relativement très-moderé, que nous proposons pour les convois de vitesse, réduise le nombre des voyageurs internationaux ; cette catégorie de voyageurs, dans la supposition que les convois internationaux se composent de voitures de 1<sup>re</sup> et de 2<sup>e</sup> classe, fournirait seule une augmentation de produit de 340,000 francs, en prenant pour base de nos calculs les recettes de 1847, à défaut de celles de 1849 et de 1850 dont nous ne connaissons pas la subdivision.

En 1847, le produit des coupons des voyageurs internationaux a été de . . . . . fr. 1,070,000  
Celui des coupons des voyageurs dans l'intérieur du pays, de . . . . . 5,897,000

Ce ne serait pas trop présumer de l'établissement des convois de vitesse que de porter l'augmentation de produit, résultant du prix des places des voyageurs de l'intérieur, à une somme de 560,000 francs; on obtiendrait donc ainsi une augmentation totale de 900,000 francs.

Si, au lieu du tarif que nous proposons pour les convois de grande vitesse, nous avons appliqué le tarif du chemin de fer du Nord aux voyageurs internationaux, l'augmentation de produit, au lieu de 340,000 francs, se serait élevée à 420,000 francs; enfin, si nous avons adopté le tarif du chemin de fer rhénan et maintenu les trois classes de voitures pour cette catégorie de voyageurs, l'augmentation eût été de plus de 900,000 francs, dans la supposition même que le nombre de voyageurs de 3<sup>e</sup> classe fût réduit de moitié.

La proposition de la section centrale, par sa modération et par les résultats financiers qu'on peut en attendre, nous semble de nature à concilier les divers intérêts qui sont en cause.

Nous allons rendre compte maintenant des amendements proposés par M. le Ministre des Travaux Publics et des résolutions de la section centrale.

#### ARTICLE PREMIER.

« A partir du . . . . . et jusqu'à la fin de l'exercice 1851, les prix de transport des voyageurs et des bagages sur les chemins de fer de l'État, seront établis d'après les bases ci-après. »

Ainsi que nous l'avons déjà fait remarquer, le changement introduit dans cet article consiste dans la limitation de la durée de la loi : il a été entendu par la section centrale que son adoption impliquerait le rejet du système des convois de vitesse et des prix différentiels qui avait été adopté après ses premières délibérations. A la suite de cette explication, l'article a été rejeté par trois voix contre deux et une abstention; l'honorable membre qui, lors du 1<sup>er</sup> vote, avait, l'année dernière, concouru à former la majorité de quatre voix, se trouvait absent pour motif de santé.

#### ART. 2.

« Les longueurs de parcours auxquelles sera appliquée la tarification, seront comptées d'après un tableau à fixer par arrêté royal, le kilomètre étant considéré comme l'unité de distance. »

Cet article est le même que celui de la section centrale, sauf un léger changement de rédaction; il est adopté.

#### ART. 3.

« Chacune des distances indiquées audit tableau sera, dans l'application du tarif, augmentée d'une longueur constante d'un kilomètre. »

Cet article remplace l'art. 4 du projet de la section centrale ; il est adopté et devient l'art. 3 de ce projet.

#### ART. 4.

« Les classes de voitures affectées au transport des voyageurs seront au nombre de trois, savoir :

- 1<sup>re</sup> classe, diligence.
- 2<sup>e</sup> id. char-à-bancs.
- 3<sup>e</sup> id. waggon.

Toutefois les convois pourront, suivant les dispositions à arrêter par le Ministre des Travaux Publics, ne pas comprendre, dans tous les cas, les trois classes de voitures. »

Adopté comme art. 4 du projet de la section centrale.

Après cet art. 4, la section centrale place l'art. 3 de son projet qui devient l'art. 5.

Cet article institue les convois de grande vitesse à prix plus élevés. La section croit devoir faire observer ici qu'en fixant le degré de vitesse des deux espèces de convoi, elle n'a eu d'autre but que d'indiquer qu'il doit y avoir une différence bien marquée de rapidité entre ces convois et les convois ordinaires pour que la mesure ne reste pas sans effet sur le produit ; elle reconnaît qu'une proportion rigoureuse ne peut être constamment suivie ni appliquée à toutes les sections du chemin de fer ; elle est donc disposée à considérer cette fixation comme une mesure d'exécution et à l'abandonner à l'appréciation du Département des Travaux Publics. Elle déclare en outre que, selon ses intentions, les convois de grande vitesse ne doivent en général être composés que de voitures de 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> classes.

La section centrale retranche de cet article les dispositions relatives au *minimum* de la taxe des voyageurs et au tarif des bagages, pour les reporter aux art. 7 et 12 de son projet.

#### ART. 5.

« Les prix de ces trois classes seront établis dans la proportion des nombres 4, 3 et 2 respectivement.

Pour l'exercice 1851, le prix du transport par waggon est fixé, pour les voyageurs ordinaires, à 3 <sup>3</sup>/<sub>4</sub> centimes par kilomètre. prix qui sera appliqué aux distances, conformément à ce qui est stipulé aux art. 2 et 3 et sous les réserves mentionnées aux art. 6, 7 et 8. »

La section centrale est d'avis qu'il y aurait de l'inconvénient à adopter la proportion fixe de 4, 3 et 2 pour les prix des trois classes de voitures. Cette proportion, qui peut être bonne pour le tarif actuel, donnerait lieu peut-être à un déclassement considérable, si elle était appliquée pour un tarif plus élevé ; il lui paraît donc préférable de fixer les prix par kilomètre, comme l'a fait le Gouvernement dans son premier projet, et la section centrale dans celui dont elle propose l'adoption à la Chambre.

La section repousse donc l'art. 5 nouveau.

## ART. 6.

« L'unité du prix , pour le tarif des voyageurs , est fixée à 5 centimes ; toute fraction de cette unité qui atteindra 2 1/2 centimes , comptera pour une unité et toute fraction moindre sera négligée. »

Cet article est adopté et remplace, comme art. 6 , l'art. 5 du projet de la section centrale.

## ART 7.

« En ce qui concerne les relations des stations secondaires soit entre elles, soit avec les stations principales, comme aussi en ce qui regarde certaines relations de stations principales situées à de grandes distances l'une de l'autre , il pourra ne pas être délivré de coupon unique pour le trajet entier. Dans ce cas, les voyageurs suivent , pour le payement du parcours total , les instructions qui leur seront données par les agents de l'administration dans les bureaux de perception. »

La section, tout en approuvant les dispositions de cet article, estime qu'elles ne doivent pas être insérées dans la loi et qu'il y a lieu de les abandonner à l'exécution.

Elle est donc d'avis que cet article doit être retranché du projet.

## ART. 8.

« La taxe ne pourra s'appliquer au *minimum*, savoir : quant à la 1<sup>re</sup> classe , que pour un parcours réel de deux lieues comptant avec le kilomètre additionnel pour 11 kilomètres, et quant à la 2<sup>e</sup> et à la 3<sup>e</sup> classe, que pour un parcours réel d'une lieue comptant pour 6 kilomètres. »

Cet article est adopté, sauf la suppression des mots jugés inutiles de *deux lieues comptant avec le kilomètre additionnel pour* et *une lieue comptant pour*.

Il devient l'art. 7 du projet de la section centrale, et remplace les dispositions de l'art. 5 actuel (5 nouveau) qui sont relatives au *minimum* de la taxe pour les voyageurs.

## ART. 9.

C'est l'art. 6 du projet de la section centrale; il est adopté et devient l'art. 8 de ce projet.

## ART. 10.

C'est le même que le premier projet du Gouvernement et celui de la section centrale, sauf la suppression du 2<sup>o</sup> qu'elle admet comme disposition qui pouvait prêter à des abus.

## ART. 11.

Mêmes dispositions qu'au projet primitif du Gouvernement et à celui de la section centrale. Adopté.

## ART. 12.

Même décision pour les mêmes motifs.

## ART. 13.

« Le prix de transport des bagages est fixé à 6 centimes par 100 kilogrammes et par kilomètre.

» La taxe sera appliquée de 10 à 10 kilogrammes, en négligeant toute fraction de dizaine.

» Le *minimum* de la taxe des bagages est fixé à 30 centimes. »

Adopté comme art. 12 du projet de la section centrale.

Les dispositions qu'il renferme remplacent celles de l'art. 3 actuel (§ nouveau), qui sont relatives au tarif des bagages.

## ART. 14.

« Il sera loisible aux voyageurs de transporter gratuitement tous objets ne dépassant pas un poids de 25 kilogrammes, qui pourront être placés sous les banes des voitures, sans inconvénient pour les autres voyageurs.

» Ces objets ne seront pas inscrits au bureau et seront transportés aux risques et périls des voyageurs auxquels il appartiennent.

» Il est fait exception à la règle ci-dessus pour les bagages destinés à franchir la frontière, lesquels devront être déclarés par les voyageurs pour être inscrits au départ et renfermés dans les waggons affectés à ce transport. »

Le 1<sup>er</sup> § reproduit l'article de la section centrale.

M. le Ministre ajoute :

« Ces objets ne seront pas inscrits au bureau et seront transportés aux risques et périls des voyageurs auxquels ils appartiennent.

» Il est fait exception à la règle ci-dessus pour les bagages destinés à franchir la frontière, lesquels devront être déclarés par les voyageurs pour être inscrits au départ et renfermés dans les waggons affectés à ce transport. »

La section adopte le 1<sup>er</sup> de ces paragraphes, mais ne donne pas son adhésion au second; cette disposition lui paraît rigoureuse et ne devoir être qu'une mesure d'exécution, si elle est indispensable. Cet article devient l'art. 13 de notre projet.

La section centrale, dans le but de combler la lacune résultant de ce que les comptes-rendus des opérations du chemin de fer pour les exercices 1849 et 1850 ne sont pas encore connus, a réclamé de M. le Ministre des Travaux Publics les renseignements suivants pour chacun de ces exercices :

1° Le nombre de voyageurs et le montant des recettes par classe de voitures;

2° Le nombre de voyageurs-kilomètres;

3° Le parcours moyen, par voyageur, pour chaque classe de voitures.

Ces renseignements figurent au tableau annexe *littera B*.

La section centrale reproduit, à la suite du présent rapport, le dernier projet du Gouvernement ainsi que les propositions de la section centrale, modifiées d'après les indications qui précèdent.

*Le Rapporteur,*  
MERCIER.

*Le Président,*  
N.-J.-A. DELFOSSE.

---

## PROJET DE LOI.

---

### Projet modifié du Gouvernement.

---

#### ARTICLE PREMIER.

A partir du . . . . . et jusqu'à la fin de l'exercice 1851, les prix de transport des voyageurs et des bagages 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 d'après un tableau à fixer par arrêté royal, le kilomètre étant considéré comme l'unité de distance.

#### ART. 3.

Chacune des distances indiquées audit tableau sera, dans l'application du tarif, augmentée d'une longueur constante d'un kilomètre.

#### ART. 4 (nouveau).

Les classes de voitures affectées au transport des voyageurs seront au nombre de trois, savoir :

- 1<sup>re</sup> classe, *diligence*.
- 2<sup>e</sup> id. *char-à-bancs*.
- 3<sup>e</sup> id. *waggon*.

Toutefois les convois pourront, suivant les dispositions à arrêter par le Ministre des Travaux Publics, ne pas comprendre, dans tous les cas, les trois classes de voitures.

### Projet modifié de la section centrale.

---

#### ARTICLE PREMIER.

(Comme ci-contre, moyennant la suppression des mots : *et jusqu'à la fin de l'exercice*.)

#### ART. 2.

(Comme ci-contre.)

#### ART. 3.

(Comme ci-contre.)

#### ART. 4.

(Comme ci-contre.)

## Projet modifié du Gouvernement.

## Projet modifié de la section centrale.

## ART. 5.

Les convois servant au transport des voyageurs sont divisés en deux classes, savoir :

1° Les convois de grande vitesse faisant au *minimum* 9 à 10 lieues de 5 kilomètres à l'heure et ne s'arrêtant qu'aux principales stations;

2° Les convois de petite vitesse faisant au *maximum* 5 lieues de 5 kilomètres à l'heure.

Le prix des places est réglé comme suit :

Pour les convois de grande vitesse :

Fr. 0.09	par kilom.	pour les diligences;
0.07	id.	chars-à-bancs;
0.05	id.	waggon.

Pour les convois de petite vitesse :

Fr. 0.076	par kilom.	pour les diligences;
0.058	id.	chars-à-bancs;
0.036	id.	waggon.

Les prix et les conditions des convois spéciaux seront réglés par le Gouvernement.

## ART. 5 (nouveau).

Les prix de ces trois classes seront établis dans la proportion des nombres 4, 5 et 2 respectivement.

Pour l'exercice 1851, le prix du transport par waggon est fixé, pour les voyageurs ordinaires, à 5 <sup>3</sup>/<sub>4</sub> centimes par kilomètre, prix qui sera appliqué aux distances, conformément à ce qui est stipulé aux art. 2 et 3 et sous les réserves mentionnées aux art. 6, 7 et 8.

## ART. 6 (nouveau).

L'unité du prix, pour le tarif des voyageurs, est fixée à 5 centimes; toute fraction

Supprimé.

## ART. 6.

(Comme ci-contre.)

## Projet modifié du Gouvernement.

de cette unité qui atteindra 2  $\frac{1}{2}$  centimes, comptera pour une unité et toute fraction moindre sera négligée.

## ART. 7 (nouveau).

En ce qui concerne les relations des stations secondaires soit entre elles, soit avec les stations principales, comme aussi en ce qui regarde certaines relations de stations principales situées à de grandes distances l'une de l'autre, il pourra ne pas être délivré de coupon unique pour le trajet entier. Dans ce cas, les voyageurs suivent, pour le paiement du parcours total, les instructions qui leur seront données par les agents de l'administration dans les bureaux de perception.

## ART. 8 (nouveau).

La taxe ne pourra s'appliquer au minimum, savoir : quant à la 1<sup>re</sup> classe, que pour un parcours réel de deux lieues comptant avec le kilomètre additionnel pour 11 kilomètres, et quant à la 2<sup>e</sup> et à la 3<sup>e</sup> classe, que pour un parcours réel d'une lieue comptant pour 6 kilomètres.

## ART. 9.

Seront exempts de toute rétribution, les fonctionnaires ou agents de l'État, voyageant pour le service du chemin de fer, et les employés de la douane qui accompagnent les marchandises en transit.

## ART. 10.

Pourront également être admis à jouir de ladite exemption les fonctionnaires et agents des administrations des chemins de

## Projet modifié de la section centrale.

Supprimé.

## ART. 7.

(Comme ci-contre, en supprimant ce qui est imprimé en caractères *italiques*.)

## ART. 8.

(Comme ci-contre.)

## ART. 9.

(Comme ci-contre.)

## Projet modifié du Gouvernement.

fer belges ou étrangers, en relations de service avec le chemin de fer de l'État, à charge de réciprocité.

## ART. 11.

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 détachement ;

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. 12.

Le Ministre des Travaux Publics aura la faculté de réduire le tarif des voyageurs jusqu'à concurrence de 50 p. % :

1° Pour le transport des émigrants et leurs bagages ;

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

## ART. 13.

Le prix de transport des bagages est fixé à 6 centimes par 100 kilogrammes et par kilomètre.

La taxe sera appliquée de 10 à 10 kilogrammes, en négligeant toute fraction de dizaine.

Le *minimum* de la taxe des bagages est fixé à 30 centimes.

## ART. 14.

Il sera loisible aux voyageurs de transporter gratuitement tous objets ne dépassant pas un poids de 25 kilogrammes, qui

## Projet modifié de la section centrale.

## ART. 10.

(Comme ci-contre.)

## ART. 11.

(Comme ci-contre.)

## ART. 12.

(Comme ci-contre.)

## ART. 13.

(Comme ci-contre, sauf la suppression du § 3.)

**Projet modifié du Gouvernement.**

---

pourront être placés sous les bancs des voitures, sans inconvénient pour les autres voyageurs.

Ces objets ne seront pas inscrits au bureau et seront transportés aux risques et périls des voyageurs auxquels ils appartiennent.

Il est fait exception à la règle ci-dessus pour les bagages destinés à franchir la frontière, lesquels devront être déclarés par les voyageurs pour être inscrits au départ et renfermés dans les waggons affectés à ce transport.

**Projet modifié de la section centrale.**

---

## ANNEXE A.

## Service des routes et bâtiments.

*Police et entretien*

	DEPENSES	
	EN 1849.	EN 1850.
Salaires des gardes-barrières, piocheurs, etc., en service permanent . . . . .	1,151,389 55	1,098,709 05
Terrassements. — Banquettes, rigoles, talus, fosses, haies, plantations et fascinages. . . . .	56,109 32	58,588 41
Ouvrages d'art. — Ponts, viaducs, ponceaux, aqueducs, murs de soutènement, perrés, barrières, garde-corps, poteaux et bornes . . . . .	41,106 14	22,885 88
Ensablement. — Sable, gravier et cendres . . . . .	32,585 82	48,002 47
Voies. — Pose de billes et fers, ouvrages de fondation pour plates-formes, excentriques, grues, réservoirs, ponts à bascule, et disques . . . . .	49,446 21	50,679 65
Bâtiments en général. — Bureaux, hangars, remises, fours à coke, maisons de garde, guérites, aubettes, clôtures en maçonnerie, en bois et en fer, pavage.	64,239 45	68,563 69
Ouvrages de peinture . . . . .	16,229 83	17,854 78
Outils et ustensiles, ouvrages et objets divers . . . . .	21,897 99	18,725 12
Billes et fers de la voie. . . . .	889,837 01	866,000 00
TOTAUX. . . . .	2,282,789 28	2,226,709 05

## ANNEXE B.

## Comparaison du mouvement et de la recette

ANNÉES.	QUANTITÉS DES VOYAGEURS						
	CIVILS.				MILITAIRES.	EXTRAORDINAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL.
	1 <sup>re</sup> CLASSE.	2 <sup>e</sup> CLASSE.	3 <sup>e</sup> CLASSE.	TOTAL.			
1849.....	342,601	775,182	2,697,513	5,815,266	74,971	55,769	5,924,006
Voyageurs-kilomètres.....	19,854,637	52,591,947	75,580,507	127,626,891			
Parcours moyen parcouru en kilomètre par voyageur....	57.9	41.8	27.9	55.5			
1850.....	400,527	928,685	2,774,648	4,103,860	48,020	56,754	4,188,614
Voyageurs-kilomètres.....	24,756,649	40,075,199	76,254,608	141,084,456			
Parcours moyen.....	61.8	43.8	27.4	54.4			

*des voyageurs entre les exercices 1849 et 1850.*

RECETTES DES VOYAGEURS							Observations.
CIVILS.				MILITAIRES	EXTRAORDINAIRES	TOTAL GÉNÉRAL.	
1 <sup>re</sup> CLASSE.	2 <sup>re</sup> CLASSE.	3 <sup>e</sup> CLASSE.	TOTAL.				
1,808,951 41	1,878,752 97	2,715,691 06	6,101,575 44	109,090 74	87,275 62	6,297,741 80	La recette des deux exercices est le produit net, revenant à l'État.
1,881,505 57	2,324,245 36	2,745,165 90	6,950,916 83	77,021 54	100,271 09	7,128,209 46	