

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 5 MARS 1845.

PROJET DE LOI fixant les tarifs du chemin de fer, pour le transport des voyageurs et des bagages.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

L'art. 5 de la loi du 1^{er} mai 1834, décrétant la construction de nos chemins de fer, a stipulé que les péages des frais de transport par le chemin de fer seraient déterminés par la loi.

La fixation des tarifs par une loi présente des avantages et des inconvénients.

Les avantages consistent, en premier lieu, dans la stabilité des frais de transport, stabilité qui est une condition indispensable pour les opérations commerciales et qui, d'ailleurs, a été réclamée en tout temps par les chambres de commerce; on comprend sans peine les perturbations qui résultent nécessairement des variations dans les frais de transport et les motifs qui portent le commerce à désirer la fixité de ces frais.

La fixation des tarifs par une loi a, en second lieu, l'avantage d'armer l'administration, dans l'intérêt du trésor, contre les exigences persistantes et quelquefois exagérées, du commerce et de l'industrie.

Au point de vue pratique, on doit trouver préférable de fournir à tous les intérêts le moyen de se produire à l'occasion solennelle de la discussion de la loi, que de laisser le Gouvernement exposé aux réclamations successives de tous ces intérêts.

La fixation des tarifs par une loi présente, d'un autre côté, comme nous l'avons dit, des inconvénients.

Il en résulte inévitablement l'impossibilité de modifier les frais de transport, au fur et à mesure que des transformations commerciales s'opèrent, et, on doit le reconnaître, il est de la nature même du chemin de fer d'amener des transformations de cette espèce.

Cette observation a surtout une importance très grande, quant aux transports de marchandises, lesquels n'ont commencé à prendre du développement que pendant l'année dernière, après l'achèvement des diverses lignes de nos chemins de fer.

Dans la pensée du Gouvernement, les transports de marchandises doivent continuer à prendre encore par la suite de très grands accroissements, d'une part, à raison de l'extension des lignes de chemins de fer à l'étranger et à l'intérieur; et, d'autre part, par l'établissement des doubles voies et le complément de nos stations et de notre matériel.

L'on comprend que le Gouvernement doit avoir, pendant quelque temps encore, la faculté de modifier en certains points les tarifs du transport des marchandises, afin de suivre les changements qui doivent encore s'opérer, car une trop grande fixité pourrait dégénérer en un obstacle à l'accroissement que ces transports sont appelés à acquérir.

L'exemple de ce qui a lieu à l'étranger, là où les chemins de fer sont exploités par des compagnies, prouve suffisamment d'ailleurs la nécessité de réserver au Gouvernement cette faculté, pendant quelque temps encore. Les compagnies en France n'ont déterminé que le *maximum* de leurs tarifs et elles ont la latitude de réduire, lorsqu'elles le trouvent nécessaire, les taxes établies suivant ce *maximum*; aussi ont-elles usé de cette latitude dans un grand nombre de circonstances et pour la plupart des catégories de marchandises.

La fixation par une loi du tarif des marchandises présenterait en outre, pour le moment, de grandes difficultés d'une autre espèce, à raison de la différence qui existe entre les tarifs des transports à l'intérieur et les tarifs internationaux, belges-rhénaux. Ces derniers tarifs diffèrent essentiellement, on le sait, des tarifs de l'intérieur.

Le tarif définitif devra, autant que possible, coordonner ces deux modes de péages et il est indispensable, pour y parvenir, que le Gouvernement conserve encore la faculté de les modifier respectivement.

Enfin la même nécessité résulte de l'indécision qui existe aujourd'hui quant à la solution que recevront les différentes questions de douanes encore pendantes, telles que la création des entrepôts francs, le régime définitif de transit et d'importation, etc.

Le Gouvernement, après avoir pesé mûrement les avantages et les inconvénients de la fixation des tarifs du chemin de fer par une loi, a reconnu que ce mode peut être appliqué immédiatement, pour ce qui concerne les voyageurs et les bagages, pour lesquels l'expérience paraît assez complète, tandis qu'il

estime qu'il est prudent d'en ajourner l'application, en ce qui concerne le transport des marchandises, lequel transport n'a été introduit au chemin de fer que depuis 1858.

Les tarifs du transport des marchandises, tels qu'ils existent actuellement réclament à la vérité des modifications et il s'y trouve bien quelque chose à rectifier; mais ils ont néanmoins produit, pendant l'année dernière, de très beaux résultats, que l'on pourrait risquer de compromettre par un changement complet et subit de système.

En 1844 le chemin de fer a transporté 560,000 tonneaux de marchandises; en 1843 on n'en avait transporté que 559,000 tonneaux.

La recette totale des marchandises s'est élevée, en 1844, à fr. 5,525,000; elle n'avait été, en 1843, que de fr. 2,500,000.

Le transport des marchandises sous le tarif actuel est donc en voie de progrès.

Il paraîtra prudent, pensons-nous, de permettre au Gouvernement de suivre, encore pendant quelque temps, l'expérience du tarif actuel, sauf à rectifier, par arrêté royal, les imperfections qui peuvent s'y rencontrer et à coordonner autant que possible, par des dispositions générales, le tarif de l'intérieur avec le tarif belge-rhénan.

Le projet de loi que j'ai l'honneur de soumettre à l'approbation des Chambres ne contient donc, pour les motifs que nous venons d'énoncer, que les bases définitives du tarif des voyageurs et de celui des bagages et autorise, en même temps, le Gouvernement à régler, par arrêté royal et jusqu'au 1^{er} juillet 1846, les tarifs du transport des marchandises de toute espèce.

Le tableau des distances, d'après lequel seront appliquées les bases des tarifs des voyageurs et des bagages, est annexé à ce projet de loi.

Ces distances sont généralement, comme dans le tarif actuel, des *moyennes* entre le parcours par le railway et le parcours par les routes ordinaires. Ce mode a dû être adopté, dès le principe de l'exploitation, afin de rendre moins sensibles, pour plusieurs localités, les détours que présente le tracé du chemin de fer.

Les bases proposées pour le tarif des voyageurs sont, par lieue de 5 kilomètres, de fr. 0-38, pour la 1^{re} classe,

0-28, pour la 2^e id.,

et 0-19, pour la 3^e id.

Pour les distances qui n'excèdent pas 25 kilomètres, ou 5 lieues, les prix de la 3^e classe seraient réduits de 10 p. % et ne s'élèveraient ainsi qu'à environ 17 centimes par lieue.

Les bases proposées sont sensiblement les mêmes que celles sur lesquelles repose le tarif actuel, qui a déjà subi l'épreuve de l'expérience de plusieurs années: leur consécration par une loi ne pourra amener aucune perturbation

ni dans les relations établies ni dans la répartition des voyageurs entre les trois classes de voitures.

La base proposée pour le transport des bagages est exactement celle du tarif actuel, c'est-à-dire 30 centimes par 100 kilog. et par lieue.

Le tarif actuel des bagages a été décrété par arrêté royal du 22 mars 1842 et mis en vigueur le 1^{er} avril suivant; il n'y a été apporté jusqu'à ce jour aucune modification.

Les résultats de ce tarif n'ont point cessé d'être avantageux; voici comment il a été apprécié par la commission des tarifs dans son rapport du 30 mars 1843. (*Voir l'annexe n° XLI du compte-rendu du 12 avril 1843.*)

« Ce tarif, juste dans ses bases, a produit une grande augmentation de »
» recettes, car le montant en a été, pour les 9 derniers mois de l'année 1842, »
» de fr. 268,653-95, tandis que les 9 derniers mois de 1841, avec un nombre »
» à peu près égal de voyageurs, n'avaient produit que fr. 100,987-46.

» C'est un accroissement de recettes de plus de 165 p. % sur le tarif précé- »
» dent, sans priver les voyageurs de la faculté de transporter gratuitement »
» tous objets qui ne dépassent point un poids de 20 kilog. et qui peuvent être »
» placés sous les bancs, ou même, au besoin, sur l'impériale des voitures.

» La commission reconnaît que les résultats de ce tarif sont avantageux pour »
» le trésor, sans gêner autant qu'on parut d'abord le croire, les voyageurs »
» obligés de garder près d'eux leurs petites bagages: il lui semble donc qu'il y »
» a lieu de maintenir les dispositions arrêtées. »

C'est la base de ce tarif que nous proposons de sanctionner définitivement par la loi.

Nous avons dit que les bases du tarif des voyageurs que nous proposons de fixer définitivement par la loi sont sensiblement les mêmes que celles du tarif actuellement en vigueur.

Les bases proposées sont de :

Fr. » 58 pour la 1^{re} classe.
» 28 pour la 2^e »
» 19 pour la 3^e »

Les prix varient aujourd'hui, pour la 1^{re} classe, de 35 à 40 centimes et au-delà.

Il y a 86 prix de. . fr. » 35
32 id. de. . . » 36
19 id. de. . . » 37
56 id. de. . . » 38
20 id. de. . . » 39
9 id. de. . . » 40
28 id. de plus de » 40

Pour la 2^e classe, les prix varient de 25 à 50 centimes et au-delà.

Il y a	15	prix de.	. fr.	»	25
	38	id. de.	. . .	»	26
	47	id. de.	. . .	»	27
	55	id. de.	. . .	»	28
	54	id. de.	. . .	»	29
	25	id. de.	. . .	»	30
	38	id. de plus de		»	50

Pour la 3^e classe, les prix actuels varient de 15 à 20 centimes et au-delà.

Il y a	12	prix de.	. fr.	»	15
	27	id. de.	. . .	»	16
	80	id. de.	. . .	»	17
	45	id. de.	. . .	»	18
	27	id. de.	. . .	»	19
	18	id. de.	. . .	»	20
	23	id. de plus de		»	20

En appliquant les prix moyens proposés, d'une manière uniforme, d'après le tableau des distances, on fera disparaître les anomalies qui ont été signalées et l'on arrivera à l'égalité proportionnelle qui est évidemment dans le vœu des Chambres.

Les prix proposés représentent une moyenne des divers prix qui se perçoivent aujourd'hui, légèrement forcée dans l'intérêt du trésor, en ce qui concerne les voitures de 1^{re} classe surtout. Il en résultera donc plutôt une augmentation qu'une diminution de recettes.

Les résultats comparés des divers tarifs de voyageurs ont été consignés dans les Comptes-Rendus qui ont été présentés aux Chambres et dans les rapports de la commission des tarifs, instituée par arrêté royal du 14 juin 1841.

Ces documents, qui se trouvent entre les mains des membres des Chambres, nous dispensent d'entrer dans de longs détails sur les expériences qui ont été faites.

Cependant il ne faut pas juger chacun de ces tarifs d'essai exactement d'après les résultats obtenus dans le mouvement de transports et dans les recettes que ces transports ont produites. L'action des tarifs n'est pas la seule qui exerce de l'influence sur le mouvement du chemin de fer, et ce qui le prouve, c'est que les augmentations les plus rapides des transports ont eu lieu sous l'empire d'un même tarif; c'est que les différentes saisons de l'année font varier de 100 p. % les produits du railway, malgré l'existence d'un seul tarif; c'est que les différents systèmes de tarifs qui ont été essayés depuis l'organisation de notre exploitation, n'ont pu rien changer à un fait qui s'est produit d'une manière à peu près égale sous l'influence de tous les tarifs, c'est-à-dire la diminution croissante du produit du transport des voyageurs, calculé par lieue de railway exploitée et l'augmentation successive de celui des marchandises calculé d'après la même base.

Le produit total du chemin de fer par lieue de 5 kilomètres exploitée et par an, du chef du transport des *voyageurs* a varié comme suit :

En 1836, il a été de.	fr.	106,091 80	par lieue exploitée.
1837, id.	.	78,750 10	id.
1838, id.	.	71,661 65	id.
1839, id.	.	67,209 00	id.
1840, id.	.	62,446 70	id.
1841, id.	.	61,025 45	id.
1842, id.	.	59,270 55	id.
1843, id.	.	56,752 15	id.
Et en 1844, id.	.	55,156 60	id.

La diminution du produit du transport des voyageurs s'est constamment fait sentir, d'année en année, sous tous les tarifs qui ont été en vigueur jusqu'ici, on voit même que les diminutions les plus fortes, de 1836 à 1837 et de 1837 à 1838, ont eu lieu pendant l'exécution d'un même tarif.

Parmi les causes étrangères aux péages, il en est une qui a évidemment exercé une très grande action sur le mouvement et le produit des voyageurs, c'est le plus ou moins d'importance des diverses sections qui, depuis 1836, sont venues s'ajouter à celles qui se trouvaient exploitées pendant la dite année.

Les recettes des *marchandises*, contrairement à celles des *voyageurs*, se sont accrues constamment, d'année en année, depuis 1838, époque de l'organisation du transport des marchandises ; en effet, ces recettes se sont élevées par lieue de railway par an, savoir :

En 1838, à.	fr.	1,374 55
1839,		8,572 90
1840,		17,814 55
1841,		29,276 95
1842,		31,297 65
1843,		33,237 92
Et en 1844,		41,076 41

On voit donc que, sous tous les tarifs qui ont été successivement en vigueur jusqu'ici, le produit du transport des marchandises n'a cessé de s'accroître.

Parmi les causes étrangères aux péages qui ont évidemment exercé une très grande influence sur l'augmentation du produit du transport des marchandises, il faut ranger le développement successif des relations par l'effet des facilités et de l'économie que présente le chemin de fer, l'établissement de doubles voies sur une partie des lignes les plus fréquentées, et enfin l'augmentation du nombre de waggons affectés au transport des marchandises. On peut même se convaincre que les recettes des marchandises ont augmenté à peu près dans la même proportion que le nombre de waggons.

Il est donc d'autres causes encore que celle des tarifs qui doivent entrer dans l'appréciation des résultats à étudier.

Pour en revenir au projet de loi présenté, il nous reste à faire remarquer que le prix de fr. 0-19 pour la 5^e classe serait trop élevé pour les voyages à courtes distances. La diminution du nombre de voyageurs de cette classe sur les parcours peu étendus, sous le tarif du 3 février 1859, en fournit la preuve.

Or, les voyageurs en waggons, composés des classes inférieures de la société, ne parcourent en général que de petites distances pour lesquelles une différence de quelques centimes devient importante.

La réduction de 10 p. % accordée sur le prix de la 3^e classe, pour les distances qui n'excèdent pas 25 kilomètres, est donc une mesure favorable aux populations ouvrières et en même temps au trésor de l'État. Des dispositions administratives seront prises pour empêcher les voyageurs de renouveler leurs bulletins de station à station, dans le but de jouir, pour les longs parcours, de la modération de 10 p. % accordée aux distances en deçà de 25 kilomètres.

Le Gouvernement est autorisé, par l'art. 5, de faire l'essai de waggons sans sièges, des *stewagen* en usage sur presque tous les chemins de fer de l'Allemagne et sur quelques chemins français.

Ces voitures sans sièges n'offrent rien d'incommode, chaque voyageur ayant un point d'appui. Elles ne présentent pas les mêmes dangers que nos waggons à banquettes qui rendent les mutilations presque inévitables en cas de choc violent. Elles résolvent d'une manière complète le problème difficile d'attirer, par le bas prix, une grande affluence de voyageurs de waggons, sans amener l'abandon des chars-à-bancs et le déclassement des voyageurs. L'essai qui serait fait en Belgique consisterait à organiser des convois du matin pour conduire les habitants des campagnes aux marchés des villes voisines. L'expérience nous dirait si, comme en Allemagne, les classes inférieures préfèreront ces *stewagen* aux waggons à banquettes, comme étant aussi commodes, comme réunissant les conditions de sécurité et de bon marché.

Le Ministre des Travaux Publics,

A. DECHAMPS.

TEXTE DU PROJET DE LOI.

Leopold,

Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Sur la proposition de notre Ministre des Travaux Publics,
Nous avons arrêté et arrêtons :

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

ARTICLE PREMIER.

Les prix portés au tableau ci-annexé, *litt. A*, sont
adoptés comme bases définitives des tarifs du chemin de
fer, pour le transport des voyageurs et des bagages.

Ces prix seront appliqués d'après le tableau des distances,
annexé à la présente loi sous la lettre B.

ART. 2.

Le Gouvernement a la faculté de réduire, dans des cas
spéciaux à déterminer par arrêté royal, le tarif des voya-
geurs jusqu'à concurrence de 50 p. %.

Les transports de troupes jouissent d'une réduction de
50 p. %.

ART. 3.

Dans l'application, les prix résultant du calcul pourront
être augmentés ou réduits, afin d'obtenir une subdivision
décimale, sans que la différence puisse excéder un quart
de franc.

Les enfants de moins de huit ans, occupant une place,
paient moitié prix.

ART. 4.

Le Gouvernement pourvoira, par des règlements d'administration générale, à l'exécution des dispositions de la présente loi.

ART. 5.

Il est autorisé, à titre d'essai, à substituer aux voitures actuelles de 3^e classe, dans l'intérêt des campagnes et pour certains convois, des waggons sans sièges, à un prix qui ne pourra excéder 15 centimes ni être inférieur à 12 centimes.

ART. 6.

Le Gouvernement continuera à régler, par arrêté royal et jusqu'au 1^{er} juillet 1846, les tarifs du transport des marchandises et autres objets sur lesquels il n'est pas statué par la présente loi.

Promulguons, etc.

Donné à Laeken, le 4 mars 1845.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

A. DECHAMPS.

*Litt. A.***CHEMIN DE FER.**

Tableau indiquant les bases des tarifs des voyageurs et des bagages, par lieu de 5 kilomètres.

DÉSIGNATION DES TRANSPORTS.	UNITÉ DE LA TAXE.	PRIX.	Observations.	
Voyageurs	1 ^{re} classe	Par place	Fr. c. » 38	<p>Une réduction de 10 p. $\%$ est opérée sur le tarif des voitures de la 3^e classe, pour les distances qui n'excèdent pas 25 kilomètres.</p> <p>Le <i>minimum</i> de la taxe pour les voyageurs, d'une station à une autre, est :</p> <p>de 75 centimes, pour la 1^{re} classe ; 30 id. id. 2^e id., et 50 id. id. 3^e id.</p>
	2 ^e id.	Id.	» 28	
	3 ^e id.	Id.	» 19	
Bagages	Par 100 kil.	» 30	<p>Le <i>minimum</i> de la taxe pour les bagages est de 50 centimes.</p> <p>Les prix du transport des bagages sont calculés de 10 en 10 kil. Une dizaine ne compte que lorsqu'elle est complète. Il est loisible aux voyageurs de transporter gratuitement tous objets, tels que sacs de nuit, étuis à chapeaux, cartons, paquets, etc., ne dépassant pas un poids de 20 kil., et qui peuvent être placés sous les banes des voitures. Ces objets ne sont pas inscrits au bureau et voyagent aux risques et périls des voyageurs auxquels ils appartiennent.</p>	

Vu pour être annexé au projet de loi en date de ce jour.

Laeken, le 4 mars 1845.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

A. DECHAMPS.

CHEMIN DE FER.

TABLEAU DES DISTANCES.

BRUXELLES.											BRUXELLES.																										
4	MALINES.										5	HAL.																									
9	5	ANVERS.									4	1	LUBISE.																								
8	6	8	TERMONDE.								6	3	2	BRAINE-LE-COMTE.																							
11	9	11	5	WETTERLN.						7	4	3	1	SOIGNIES.																							
15	11	15	6	3	GAND.				10	8	7	5	4	LURBISE.																							
17	16	17	10	7	4	AELHRE.				12	9	8	6	5	2	MONS.																					
21	20	21	13	12	9	4	BRUGES.				16	13	12	9	8	6	4	QUÉLVRAIN.																			
23	24	23	19	16	13	9	5	OSTENDE.				9	6	5	4	4	7	8	12	MANAGE.																	
16	15	16	9	6	5	6	10	5	DEYNZL.				12	11	10	9	9	12	13	13	5	CHARLEROY.															
21	20	21	14	12	9	11	15	17	5	COURTRAY.				17	16	15	13	16	18	19	23	12	7	NAMUR.													
23	22	23	17	14	11	13	16	19	8	3	MOUSCRON.																										
24	23	26	19	17	14	17	19	23	11	6	4	TOURNAV.																									
7	5	9	10	13	16	20	24	29	19	24	26	27	LOUVAIN.																								
11	9	15	14	17	20	24	28	33	23	28	30	31	4	TIRLEMONT.																							
15	11	15	16	19	22	26	30	35	23	30	32	33	6	3	LANDEN.																						
16	14	18	19	22	25	29	33	38	28	33	35	36	9	6	5	WAREMME.																					
20	18	22	23	26	29	33	37	42	32	37	39	40	15	9	7	4	ANS.																				
21	19	23	24	27	30	34	38	43	33	38	40	41	14	11	9	6	1	LIÈGE.																			
22	20	24	25	28	31	35	39	44	34	39	41	42	15	12	10	7	2	1	CHÈNÉE.																		
26	24	28	29	32	35	39	43	48	38	43	45	46	19	13	13	10	6	5	4	PEPINSTER.																	
27	23	29	30	33	36	40	44	49	39	44	46	47	20	16	14	11	7	6	5	1	VERVIERS.																
50	28	31	33	36	39	43	47	52	42	47	49	50	23	19	17	14	10	9	8	4	3	LA FRONTIÈRE.															
13	13	17	18	21	24	28	32	37	27	32	34	35	8	5	2	5	8	10	11	14	15	18	ST-TROND.														

Vu pour être annexé au projet de loi en date de ce jour.
Laeken, le 4 mars 1843.

LÉOPOLD.

Par le Roi :
Le Ministre des Travaux Publics.
A. DECHAMPS.