

(1)

(N° 100.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 19 JANVIER 1854.

Dispositions complémentaires à la loi du 12 avril 1851, concernant
le tarif pour le transport des voyageurs et bagages (1).

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Le projet de loi soumis à nos délibérations a pour objet :

- 1° De fixer, pour le transport des voyageurs par les convois dits *express*, des prix plus élevés que ceux qui sont établis par le tarif ordinaire ;
- 2° De donner une plus grande latitude au Gouvernement pour l'arrondissement des prix ;
- 3° De régulariser le prix des places pour les enfants.

De ces trois mesures, la plus importante est incontestablement celle qui concerne l'augmentation du prix de transport des voyageurs par les convois *express*.

Déjà, en 1850, la section centrale, chargée de l'examen du projet de loi relatif au tarif des voyageurs sur le chemin de fer de l'État, avait compris toute l'utilité des convois à grande vitesse, et avait fait la proposition de les établir en Belgique, moyennant une augmentation de prix qui pût à la fois couvrir les dépenses que ce service devait occasionner et créer quelques ressources nouvelles au trésor. « Cette mesure, disait la section centrale, présente 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. La » section ne comprend pas pourquoi de pareils convois seraient impossibles en » Belgique, lorsqu'ils fonctionnent avec succès dans d'autres pays. »

(1) Projet de loi, n° 50.

(2) La section centrale, présidée par M. VEYDR, était composée de MM. VERMEIRE, VAN ISEGHEM, OSY, DAVID, CH. ROUSSELLE et MERCIER.

Une commission d'ingénieurs, instituée au Département des travaux publics, s'était également prononcée en faveur du système des convois à grande vitesse, ne s'arrêtant qu'à quelques stations principales.

Cette proposition ne fut abandonnée dans le cours de la discussion, par quelques-uns de ses auteurs, que sur la déclaration faite par M. le Ministre des Travaux Publics, qu'en égard à l'état du matériel et de la voie, on ne pourrait faire que 8 lieues à l'heure au plus dans certaines directions, et 6 1/2 lieues dans les autres, ce qui, dans l'application, rendait illusoire le système de la section centrale.

Cependant, sauf la taxe différentielle, la force des choses amena ce que la loi n'avait pas consacré d'une manière expresse. Des convois de grande vitesse furent successivement établis ou améliorés sur les lignes du Midi, de l'Ouest et du Nord; plus tard, en juin 1853, la ligne de l'Est eut aussi les siens, et c'est de cette dernière époque que date réellement l'introduction du système des convois *express* en Belgique, dans la véritable acception du mot. Mais le Gouvernement n'était pas autorisé à exiger une taxe spéciale des voyageurs transportés par les convois à grande vitesse; ceux-ci cependant donnent nécessairement lieu à un accroissement de frais à charge de l'État, et, d'un autre côté, ils épargnent du temps et de la dépense à ceux qui en font usage. En offrant ce double avantage, le chemin de fer doit trouver une compensation dans une élévation de prix; c'est ce que le Gouvernement a reconnu. « Il est juste, dit M. le Ministre des Travaux Publics, dans son Exposé des motifs, que le surcroît de dépense soit supporté par ceux qui en profitent. » Cette opinion a été généralement partagée par les sections de la Chambre.

La première section fait remarquer que le projet de loi doit conserver le caractère exceptionnel dont il est revêtu, c'est-à-dire que l'on doit conserver les convois actuellement établis, et que les convois *express* doivent être des convois supplémentaires. Ainsi entendus, *les express trains*, dans l'opinion de la section, ne doivent être composés que de voitures de première classe, sans quoi le bénéfice financier de la mesure serait probablement atténué par un déclassement de voyageurs. Elle accepte l'art. 1^{er}, sauf qu'elle vote la suppression des voitures de deuxième classe.

La deuxième section demande si l'on s'est rendu compte du surcroît de dépense que nécessiteraient les trains *express*, et si ces dépenses nouvelles seront compensées par leur produit; elle réserve son vote et charge son rapporteur de réclamer des éclaircissements sur ce point.

La troisième section adopte l'art. 1^{er}.

La quatrième section réclame les mêmes renseignements que la deuxième; toutefois elle vote l'art. 1^{er}.

La cinquième section adopte l'art. 1^{er}.

La sixième section est d'avis que les convois *express* ne doivent en général être composés que de voitures de 1^{re} classe, et très-exceptionnellement de voitures de 2^e classe; elle propose, en outre, de porter le tarif de la 2^e classe à 40 centimes au lieu de 37 1/2 centimes par cinq kilomètres; cette proposition est faite dans le but qu'a eu en vue la première section. Sous ces réserves, elle adopte l'art. 1^{er}.

Il est répondu aux rapporteurs des deuxième et quatrième sections que, sauf les améliorations qui peuvent encore être introduites dans leur organisation, les convois *express* existent déjà chez nous; que l'objet du projet de loi n'est donc

pas de les établir, mais uniquement d'augmenter le tarif des voyageurs pour ces sortes de convois, en raison des avantages plus grands qu'ils présentent et des frais qu'ils entraînent pour le trésor.

Les propositions des première et sixième sections sont inspirées par une même pensée, celle de sauvegarder l'intérêt financier; si l'amendement de la première section était admis, les voitures de 2^e classe seraient supprimées dans les convois de grande vitesse, et dès lors la proposition subsidiaire de la sixième section deviendrait sans objet. Des membres de la section centrale qui font partie de la commission consultative créée au Département des Travaux Publics et qui ont eu à s'occuper du projet en délibération, font connaître que, dans leur opinion, les convois internationaux *express* ne doivent se composer que de voitures de 1^{re} classe.

La section centrale a jugé utile d'entendre M. le Ministre des Travaux Publics lui-même sur ce point; elle en a reçu la déclaration qu'en général les trains *express* ne se composeront que de voitures de 1^{re} classe; que, notamment, il en sera toujours ainsi pour les convois internationaux vers l'Allemagne et la France; que si, exceptionnellement, des voitures de 2^e classe sont annexées à certains convois de grande vitesse, c'est là une mesure qu'il convient de laisser à l'appréciation de l'administration; celle-ci suivra attentivement les effets de cette combinaison, dit M. le Ministre, et si elle s'aperçoit d'un déclassement qui ferait manquer le but que l'on veut atteindre, elle n'hésitera pas à supprimer les voitures de 2^e classe dans ces convois spéciaux. Il demande donc le maintien de la disposition du second paragraphe de l'art. 1^{er}, telle qu'elle est rédigée.

M. le Ministre des Travaux Publics, répondant à d'autres observations produites en section centrale, ajoute qu'ainsi qu'il l'a fait observer dans son Exposé des motifs, la création des trains *express* ne pourra en aucun cas nuire aux autres relations; que l'administration se propose au contraire de les étendre et de les faciliter; que des convois à trois classes de voitures et aux prix ordinaires seront toujours mis à la disposition des voyageurs; que, par conséquent, l'usage des trains *express* à l'intérieur sera purement facultatif pour eux.

Les explications et les déclarations de M. le Ministre des Travaux Publics ont été jugées satisfaisantes par la section centrale; le but qu'avaient en vue les 1^{re} et 6^{me} sections devant être atteint par la marche que suivra l'administration, il n'est pas donné d'autre suite à leurs propositions. De même que dans les sections, aucune objection n'est produite en section centrale contre l'élévation du prix de transport des voyageurs par les convois *express*, prix généralement inférieurs à ceux qui sont établis dans les pays voisins. L'augmentation de revenu qui doit résulter de cette mesure et des dispositions des articles 2 et 3 du projet est évaluée par le Gouvernement au chiffre de 250 à 300 mille francs. Nous ne pensons pas que cette appréciation soit exagérée.

La section centrale adopte l'art. 1^{er} à l'unanimité.

L'art. 2 ayant pour objet l'arrondissement des prix de transport, suivant l'occurrence, par décime ou par cinquième de franc, n'a donné lieu qu'à une seule observation dans les sections; elle émane de la quatrième section, qui appelle l'attention de la section centrale sur la demande faite par un de ses membres, que l'arrondissement des prix ne s'applique pas par augmentation à la troisième classe de voitures.

Cette opinion fut communiquée à M. le Ministre des Travaux Publics, qui fit observer que, dans l'arrondissement des prix nouveaux, on devait avoir égard :

- 1^o Aux facilités du service de perception, en ce qui touche l'échange des monnaies ;
- 2^o A la proportionnalité admise pour différencier les prix des diverses classes ;
- 3^o A la nécessité de procurer au trésor une augmentation de recette, en forçant les fractions dans tous les cas où cela se peut sans inconvénient.

Pour que l'on puisse juger des effets du nouveau tarif sous ce rapport, M. le Ministre a transmis à la section centrale un tableau qui en présente l'application pour une station, celle d'*Ostende*, dans toutes les directions ; ce tableau est annexé au présent rapport.

Dans l'application, il arrive qu'on ne satisfait qu'à l'une des trois conditions prémentionnées. Toutefois, on reconnaîtra que l'on s'est fait une loi générale de ne toucher que peu ou point aux parcours de moins de 4 lieues, et de ne jamais dépasser le décime pour l'arrondissement des prix des waggons. Le forçement jusqu'au cinquième de franc n'atteint que les diligences et les chars à bancs, et cela dans des cas assez rares.

La section centrale, après avoir pris connaissance des renseignements fournis et des explications qui les accompagnent, adopte l'art. 2 du projet de loi.

L'art. 3, qui concerne la régularisation du prix des places pour les enfants, n'a pas rencontré d'opposition dans les sections. Il est entendu, d'après la déclaration faite par M. le Ministre des Travaux Publics, que les enfants au-dessous de 8 ans, ayant payé demi-place, auront droit à une place dans les voitures des différentes classes du chemin de fer.

Les articles 4 et 5 n'ont fait l'objet d'aucune observation de la part des sections, si ce n'est que la première section trouve l'art. 4 inutile.

La section centrale adopte ces deux articles.

Sur la proposition d'un de ses membres, la section centrale a demandé à M. le Ministre des Travaux Publics si, dans son opinion, il y aurait de l'inconvénient à annexer à chaque convoi de marchandises un waggon pour le transport des voyageurs. M. le Ministre a répondu que l'administration le fait dans certains cas, lorsqu'il y a un grand intervalle de temps entre deux convois, mais qu'une disposition générale dans ce sens occasionnerait des embarras et de la dépense ; c'est une faculté qu'il importe de laisser à l'administration, dit-il, sans lui imposer d'obligation à cet égard.

La section centrale partage cette opinion ; elle engage toutefois l'administration à donner de la publicité aux mesures spéciales qui seront prises dans le sens des explications données à ce sujet à la section centrale.

Le Rapporteur,

MERCIER.

Le Président,

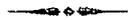
VEYDT.

(5)

CHEMIN DE FER DE L'ÉTAT.



TARIF DES VOYAGEURS.



N. B. Les chiffres accompagnés d'un astérisque indiquent les prix arrondis d'après le tarif proposé.

Les destinations non indiquées n'ont pas fourni de transports.

STATION

Tableau comparatif des prix arrondis, d'après les dispositions de

DESTINATIONS.	Prix résultant de l'application rigoureuse de la loi du 12 avril 1851.			Prix arrondis d'après la loi en vigueur.			Prix arrondis d'après le projet de loi soumis aux Chambres.		
	1 ^e classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	1 ^e classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	1 ^e classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.
Bruxelles (Nord).	10 56	7 92	5 28	10 55	7 90	5 50	*10 50	* 8 "	5 50
Vilvorde	10 56	7 92	5 28	10 55	7 90	5 50	*10 50	* 8 "	5 50
Malines	9 84	7 58	4 92	9 85	7 40	4 90	*10 "	* 7 50	* 5 "
Duffel	10 48	7 86	5 24	10 50	7 85	5 25	10 50	* 8 "	* 5 20
Anvers.	10 72	8 04	5 56	10 70	8 05	5 55	10 70	* 8 "	* 5 40
Cappelle	9 20	6 90	4 60	9 20	6 90	4 60	9 20	* 7 "	4 60
Malderen	8 40	6 50	4 20	8 40	6 50	4 20	8 40	6 50	4 20
Buggenhout	8 24	6 18	4 12	8 25	6 20	4 10	* 8 20	6 20	4 10
Termonde.	7 76	5 82	5 88	7 75	5 80	5 90	* 7 80	5 80	5 90
Audeghem	7 52	5 64	5 76	7 50	5 65	5 75	7 50	* 5 70	* 5 80
Gyseghem	8 "	6 "	4 "	8 "	6 "	4 "	8 "	6 "	4 "
Alost	8 16	6 12	4 08	8 15	6 10	4 10	* 8 20	* 6 20	4 10
Wetteren.	6 48	4 86	5 24	6 50	4 85	5 25	6 50	* 5 "	* 5 50
Melle	5 92	4 44	2 96	5 90	4 45	2 95	* 6 "	* 4 50	* 5 "
Gand	5 56	4 02	2 68	5 55	4 "	2 70	* 5 50	4 "	2 70
Landeghem	4 52	3 24	2 16	4 50	3 25	2 15	4 50	* 5 20	* 2 20
Hansbeke.	4 08	5 06	2 04	4 10	5 05	2 05	* 4 "	* 5 "	* 2 "
Aeltre.	5 52	2 64	1 76	5 50	2 65	1 75	5 50	* 2 70	* 1 80
Bloemendael	2 72	2 04	1 36	2 70	2 05	1 55	2 70	* 2 "	* 1 40
Oostcamp.	2 52	1 74	1 16	2 50	1 75	1 15	* 2 50	* 1 80	* 1 20
Bruges.	1 76	1 52	" 88	1 75	1 50	" 90	* 1 80	1 50	" 90
Jabbeke	1 04	" 78	" 52	1 05	" 80	" 50	* 1 "	" 80	* 50
Plasschendaël	" 56	" 42	" 28	" 80	" 40	" 50	" 80	" 40	" 50
Deynze	6 72	5 04	5 56	6 70	5 05	5 55	6 70	* 5 "	* 5 40
Wareghem	7 04	5 28	5 52	7 05	5 50	5 50	* 7 "	5 50	5 50
Harlebeek.	7 04	5 28	5 52	7 05	5 50	5 50	* 7 "	5 50	5 50
Courtrai (par Gand)	7 04	5 28	5 52	7 05	5 50	5 50	* 7 "	5 50	5 50
— (par la Flandre)	5 76	4 52	2 88	5 75	4 50	2 90	* 5 80	4 50	2 90
Mouscron (par Gand)	8 "	6 "	4 "	8 "	6 "	4 "	8 "	6 "	4 "

DESTINATIONS.	Prix résultant de l'application rigoureuse de la loi du 12 avril 1851.			Prix arrondis d'après la loi en vigueur.			Prix arrondis d'après le projet de loi soumis aux Chambres.		
	1 ^e classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	1 ^e classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	1 ^e classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.
Mouscron (par la Flandre, y compris les services internationaux)	6 80	5 10	5 40	6 80	5 10	5 40	6 80	* 5 20	5 40
Tournai (par Gand)	9 60	7 20	4 80	9 60	7 20	4 80	* 9 50	7 20	4 80
— (par la Flandre).	8 52	6 24	4 10	8 50	6 20	4 20	8 50	6 20	4 20
Louvain	11 68	8 76	5 84	11 70	8 75	5 85	11 70	* 8 80	* 5 80
Tirlemont.	15 20	9 00	6 60	15 20	9 00	6 60	15 20	* 10 "	6 60
Landen	14 24	10 68	7 12	14 25	10 70	7 10	* 14 20	10 70	7 10
S-Trond	15 12	11 54	7 56	15 15	11 55	7 55	* 15 20	* 11 50	* 7 50
Hasselt	16 48	12 56	8 24	16 50	12 40	8 20	16 50	* 12 50	* 8 20
Waremmé	15 56	11 52	7 68	15 55	11 50	7 70	* 15 50	11 50	7 70
Ans.	16 88	12 66	8 44	16 90	12 65	8 45	* 17 "	* 12 70	* 8 50
Hautpré	17 12	12 84	8 56	17 10	12 85	8 55	* 17 20	* 15 "	* 8 50
Liège	17 28	12 96	8 64	17 50	12 95	8 65	17 50	* 15 "	* 8 70
Chênée	17 60	15 20	8 80	17 60	15 20	8 80	* 17 50	15 20	8 80
Chaufontaine	17 92	15 44	8 06	17 90	15 45	8 05	* 18 "	* 15 50	* 9 "
Pepinster.	18 96	14 22	9 48	18 95	14 20	9 50	* 19 "	14 20	9 50
Spa.	20 46	15 72	10 48	20 45	15 70	10 50	* 20 50	15 70	10 50
Verviers	10 56	14 52	9 08	10 55	14 50	9 70	* 10 50	14 50	9 70
Herbesthal (y compris les services internationaux).	20 48	15 56	10 24	20 50	15 55	10 25	20 50	* 15 50	* 10 20

MOUVEMENT EN 1855.			RECETTE D'APRÈS LE TARIF ACTUEL.			RECETTE D'APRÈS LE TARIF PROPOSÉ.		
1 ^e classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	1 ^e classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	1 ^e classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.
719	766	161	4,889 20	5,006 60	547 40	4,889 20	3,985 20	547 40
»	3	»	»	21 60	»	»	21 60	»
108	128	131	896 40	795 60	550 20	896 40	795 60	550 20
115	58	45	1,522 10	507 50	265 25	1,522 10	510 40	261 »
24	24	16	316 80	257 60	105 60	316 80	240 »	105 60
2	2	2	28 50	21 40	14 20	28 40	21 40	14 20
1	5	4	15 15	54 05	50 20	15 20	54 50	50 »
5	9	10	82 50	111 60	82 »	82 50	112 50	82 »
1	2	2	15 55	25 »	15 40	15 50	25 »	15 40
»	1	1	»	12 65	8 45	»	12 70	8 50
2	»	1	54 20	»	8 55	54 40	»	8 50
280	119	120	4,844 »	1,541 05	1,058 »	4,844 »	1,547 »	1,044 »
8	»	5	140 80	»	26 40	140 »	»	26 40
16	5	1	286 40	67 25	8 95	288 »	67 50	9 »
14	14	2	205 50	198 80	19 »	206 »	198 80	19 »
35	18	7	674 85	282 60	75 50	676 50	282 60	75 50
126	91	105	2,458 10	1,519 50	1,018 50	2,457 »	1,519 50	1,018 50
5,115	821	217	65,857 50	12,602 55	2,224 25	65,857 50	12,725 50	2,215 40
18,295	25,926	54,429	155,038 50	82,692 80	52,565 10	155,576 40	85,176 60	52,454 »
				288,094 40			289,207 »	
							288,094 40	

Majoration résultant du tarif proposé fr. 1,112 60

Soit 0,53/100 p. ‰