

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 24 DÉCEMBRE 1864

Révision du tarif des petites marchandises transportées par chemin de fer.

(Pétition des sieurs Darteville, Tiest, etc analysée dans la séance du 22 novembre 1864.)

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA COMMISSION PERMANENTE DE L'INDUSTRIE (1), PAR M DE RONGÉ

MESSIEURS,

Dans sa séance du 22 novembre dernier, la Chambre a renvoyé à la commission permanente de l'industrie une pétition signée par un grand nombre de négociants de Bruxelles, réclamant une réforme dans le système de tarification des petites marchandises transportées par chemin de fer.

Les pétitionnaires se fondent, pour appuyer leurs réclamations, sur l'exagération du prix *minimum* fixé, pour le transport des petits paquets, par l'arrêté du 31 juillet 1862.

Nous pensons, Messieurs, qu'il serait avant tout utile de rappeler ici, en quelques mots, les différents tarifs adoptés successivement par l'État, pour le transport des petites marchandises.

Avant 1848, les petites marchandises étaient transportées aux conditions suivantes :

Colis de 5 kilogrammes et au-dessous, pour tout parcours, 60 centimes

Expéditions de 5 à 50 kilogrammes, 25 centimes par 100 kilogrammes et par lieue, sans que la taxe put être inférieure à 60 centimes.

Expéditions de 50 à 500 kilogrammes, taxe fixe 35 centimes par 100 kilogrammes, plus 10 centimes par 100 kilogrammes et par lieue de parcours

(1) La commission est composée de MM SABATIER, président, LESOINNE, VAN ISEGHEM, BRACONIER, JANSSENS, DE RONGÉ, JACQUEMYS, CARLIER et DAVID.

En 1848, ce tarif fut modifié de la manière suivante :

Frais fixes de 50 centimes par expédition de 100 kilogrammes et au-dessous, frais variables calculés à raison de 1 centime par 10 kilogrammes transportés et par lieue de parcours. Les distances étaient comptées de 5 en 5 lieues. Nous joignons comme annexe un tableau de ce tarif comprenant l'échelle progressive, pour le transport à 50 lieues, de colis de 10 à 100 kilogrammes.

Le 8 juin 1853, de nouvelles modifications furent apportées à ce tarif :

Les petits paquets du poids de 2 kilogrammes et au-dessous furent transportés à la taxe uniforme de 50 centimes par colis. Ceux dépassant ce poids, jusqu'à 10 kilogrammes, étaient transportés aux prix suivants : 5 centimes par kilogramme et par zone de 7 1/2 lieues

Le *minimum* de la taxe était de fr. 0-25 pour la 1^{re} et la 2^e zone.

—	—	—	0-50	—	3 ^e et la 4 ^e	—
—	—	—	0-75	—	les zones suivantes.	

De 10 à 500 kilogrammes la taxe était de 40 centimes de frais fixes par expédition de 100 kilogrammes et au-dessous, plus 1 centime de frais variables par 10 kilogrammes et par lieu de parcours, le *minimum* était de 60 centimes.

Par le tarif du 1^{er} septembre 1862, les petits paquets sont transportés à toutes distances à des prix fixés comme suit.

Colis de	2 kilogrammes et moins	. . .	fr.	»	50
—	de plus de 2 à 5 kilogrammes			»	75
—	— 5 à 10	—		1	»

Expéditions de 100 kilogrammes et au-dessous, 50 centimes de frais fixes, plus 1 centime par 10 kilogrammes et par lieue de parcours.

Ce tarif est encore actuellement en vigueur ; ainsi les taxes de 50 centimes à 85 centimes (colis de 6 à 10 kilogrammes) du tarif des petits paquets, du 8 juin 1855, ont été portées à 1 franc.

La taxe *minimum* de 60 centimes du même tarif, pour les colis de 10 kilogrammes à 500 kilogrammes, également 1 franc.

Le résultat immédiat de cette nouvelle tarification fut de donner plus d'extension encore au système de groupement adopté par les commissionnaires, et dont le Gouvernement avait déjà reconnu les inconvénients dans le projet de loi de 1852 (26 janvier) Disons en passant qu'aucune suite n'a été donnée à ce projet de loi, dont l'objet essentiel était d'interdire le groupement.

On s'explique difficilement, Messieurs, comment, après avoir signalé alors les inconvénients de l'ancienne tarification, on en vint à adopter plus tard une nouvelle base, qui devait avoir pour résultat immédiat de faciliter considérablement le groupement des petits colis et augmenter les bénéfices des commissionnaires, aux dépens des recettes du Trésor.

Il est de fait que sur une expédition de 10 kilogrammes, transportée à 15 lieues (parcours moyen), ils réalisaient autrefois un bénéfice de 45 centimes, tandis qu'aujourd'hui ils arrivent à ne payer en moyenne à l'État que :

2 centimes pour le transport d'un colis de 2 kilogrammes et au-dessous.					
8	—	—	2	—	à 5 kilogrammes.
16	—	—	5	—	10 —

Or, comme le tarif de l'État est de

» 50 centimes pour un colis de 2 kilogrammes et au-dessous,					
» 75	—	2	—	à 5 kilogrammes,	
1	»	—	5	—	10 —

et que généralement ils réclament ces prix du commerce, ils bénéficient :

48 centimes par colis de 2 kilogrammes et au-dessous,					
67	—	2	à 5 kilogrammes,		
84	—	5	à 10 —		

Sur une expédition de 10 kilogrammes transportée à 15 lieues, ils bénéficient actuellement 80 centimes, au lieu de 45 qu'ils gagnaient autrefois.

On pourrait objecter, Messieurs, qu'il est facile de combiner des chiffres et que, pour réaliser le bénéfice indiqué, les commissionnaires doivent avoir toujours assez de petits colis à transporter d'un point à un autre pour jouir de la taxe réduite, en les groupant; mais nous aurions à répondre qu'en 1852, avec un tarif réduit, le produit moyen par quintal transporté sur les chemins de fer était de fr. 2 99
tandis qu'actuellement le produit moyen est de 2 45

Déficit fr. » 54

que l'on peut attribuer en partie, sans être taxé d'exagération, au développement des abus créés par l'élévation du tarif de 1862.

Nous pensons, Messieurs, qu'il serait inutile de multiplier les exemples pour établir combien le tarif actuel est onéreux pour le Trésor et combien il pèse lourdement sur le petit commerce. La Chambre entière et le Gouvernement lui-même ont compris la nécessité de reviser le tarif des petites marchandises et de généraliser les mesures libérales adoptées récemment pour le transport des matières pondéreuses.

Pour arriver à ce résultat les pétitionnaires demandent au Gouvernement d'adopter le tarif des petites marchandises sur lequel la section centrale, chargée d'examiner le budget du Ministère des Travaux Publics pour l'exercice de 1864, a déjà appelé l'attention du Gouvernement. Ce tarif est combiné de manière à supprimer les frais fixes qui permettaient le groupement et constituaient la prime des commissionnaires.

L'élévation des taxes du tarif de 1848, facilitait déjà le groupement, surtout pour les petites distances, puisque sur un parcours de dix lieues, on payait 70 centimes pour un colis du poids de 20 kilogrammes, que l'on peut, pensons-nous, adopter comme poids moyen des colis de petites marchandises). Aujourd'hui qu'une semblable expédition coûte 1 franc, le groupement a dû nécessairement se développer ainsi que nous l'avons dit plus haut.

Afin de réformer cet abus, les pétitionnaires préconisent, à l'exclusion de tout autre, le système de tarification dont nous avons expliqué le mécanisme.

Avant de se prononcer sur une question de cette importance, votre commission, Messieurs, a cru devoir demander à M. le Ministre des Travaux Publics, les principaux motifs qui empêchaient son département d'adopter le tarif en question, et nous joignons, comme annexe, la réponse de ce haut fonctionnaire, dont voici les principales objections :

1^o Inconvénient des zones et augmentation du prix de transport pour certaines localités ;

2^o Impossibilité de transporter des colis de tout poids à la petite vitesse, et au prix de la petite vitesse.

Les inconvénients de la division de la voie ferrée en deux zones et l'écart de prix existant entre elles avaient déjà fixé l'attention de votre commission, et ne lui permettaient pas de donner une approbation absolue au système préconisé par les pétitionnaires.

Nous pensons, avec l'honorable Ministre, que l'amélioration doit profiter à tous; qu'elle ne doit pas être un dégrèvement pour les uns et une augmentation de charge pour les autres; bien que, dans l'espèce, cette hypothèse ne s'applique qu'au petit nombre, et nous en donnons comme preuve qu'on n'a transporté, en 1863, que 26,947 quintaux au-dessus de 100 kilogrammes. (Voir page 142 du Compte rendu de 1863)

Pour rencontrer la seconde observation de M. le Ministre des Travaux Publics, nous dirons que, s'il est dans le vrai pour les principes, ses exemples sont peut-être poussés à l'extrême.

Pourquoi le tarif de 1848 a-t-il amené un déclassement, et pareille chose serait-elle à craindre dans le tarif préconisé? C'est ce que nous allons examiner :

En 1848, on taxait indifféremment aux prix des tarifs de la grande et de la petite vitesse.

Ainsi on taxait à la grande vitesse, à raison de :

50 cent. de frais fixes par expédition de 100 kilogrammes et au-dessous.
Plus 10 cent. de frais variables par 100 kilogrammes et par lieue.

A la petite vitesse, au contraire, on taxait :

Marchand. de 1^{re} cl., 15 c. de frais fixes par expédition de 100 k. et au-dessous.

Plus 5 — variables par 100 kil. et au-dessous.

Marchand. de 2^e cl., 15 c. de frais fixes par expédition de 100 k. et au-dessous.

— 3 — variables — —

En résumé, on payait :

A la grande vitesse, 50 cent. de frais fixes, au lieu de 15 cent. de frais fixes à la petite vitesse.

— — 10 — variables, au lieu de 5 cent., petite vitesse
marchandises de 1^{re} classe.

— — 10 — — 5 cent., petite vitesse
marchandises de 2^e classe.

De là déclassement inévitable, surtout pour les transports à courtes distances.

En effet, comme le dit avec raison le Gouvernement, à la page 26 de l'Exposé des motifs du projet de loi de 1852 :

« La différence de vitesse est purement nominale pour cette catégorie de transport, et dès lors les expéditeurs n'ont à considérer que la différence entre les prix seulement. »

Or, il est à remarquer que nonobstant cet inconvénient, le chemin de fer avait transporté à la grande vitesse 60 p. % des transports des petites marchandises de 100 kilogrammes et au-dessous.

Ainsi, le mouvement des petites marchandises était de 192,116 quintaux, poids réel (page 51 de l'Exposé des motifs du projet de loi de 1852).

On avait transporté à la grande vitesse . . .	115,000 quintaux, soit 60 p. %.
— à la petite vitesse . . .	77,116 — soit 40 p. %.

Le nouveau système de tarification nous ramène aux bases fondamentales des tarifs du 1^{er} septembre 1848, en ce sens que l'administration accepterait les transports des marchandises de tous poids aux taux des tarifs de la grande vitesse et de la petite vitesse. Mais le côté défectueux de ces tarifs, que nous signale, avec raison, M. le Ministre des Travaux Publics, n'existe pas dans le nouveau système.

Il suffit, en effet, de consulter le tableau n° II, pour être convaincu que l'écart subsistant dans les tarifs de 1848, et qui avait déterminé le déclassement, n'existe plus.

Si, en 1848, lorsque le déclassement était très-avantageux, l'administration a transporté 60 p. % des petites marchandises à la grande vitesse, il n'y a rien d'exagéré à supposer que l'on conservera, à la grande vitesse, 80 p. % des transports effectués actuellement au taux du service accéléré. D'un autre côté, les transports de 15, 20, 25 kilogrammes, qui sont groupés aujourd'hui à la petite vitesse, ainsi que le mentionnent les pétitionnaires, feraient également retour à la grande vitesse.

Nous compléterons notre réponse à M. le Ministre, en invoquant la première phrase de sa lettre, pour réclamer de promptes modifications au régime actuel :

« Le vice capital de la tarification existante, dit-il, vice reconnu par tous les hommes compétents, est la surtaxe excessive que payent les expéditions de faibles poids, surtout lorsqu'elles n'ont à franchir que de courtes distances. »

Après une déclaration aussi formelle, nous sommes en droit d'attendre une prompte révision du tarif des petites marchandises. L'honorable Ministre critique énergiquement celui que les pétitionnaires proposent, soit, mais ils sont fondés à réclamer la révision du tarif actuel, reconnu mauvais *par tous les hommes compétents*, et, si la nouvelle tarification est meilleure que celle qu'ils recommandent, nous sommes persuadés qu'ils s'y rallieront volontiers. Ce qu'ils veulent, avant tout, sans doute, et ce que nous demandons avec eux, c'est une réforme, mais une réforme prompte et efficace.

Votre commission, Messieurs, n'a pas les éléments nécessaires, pour établir elle-même une tarification, mais elle croit que pour éviter de nouvelles réclamations qui ne tarderaient peut-être pas à se produire, le Gouvernement, devrait s'efforcer de prendre pour base de transport à toute distance le prix de 30 centimes pour un poids de 20 kilogrammes et au-dessous, avec une progression modérée pour les poids plus élevés.

Cette réforme serait radicale, dépasserait les espérances des pétitionnaires et irait peut-être beaucoup plus loin que le Gouvernement n'a l'intention de le faire. Mais si l'on tient compte des nombreux intérêts qui sont engagés dans la question, si l'on considère que la diminution du prix de transport des petites marchandises est en quelque sorte une diminution d'impôt pour le petit commerce, nous pensons, Messieurs, qu'il ne faut pas hésiter à adopter un tarif très-modéré et courir momentanément la chance d'un déficit éventuel.

En présence de ce déficit, nous avons hésité à vous proposer la suppression des zones; mais réfléchissant que le transport des petits paquets est, comme la poste, un service d'utilité générale, nous n'avons pas cru devoir reculer devant une proposition qui doit profiter à la majorité des contribuables.

On nous objectera peut-être qu'il est peu logique de supprimer les zones pour les petits paquets, lorsqu'elles subsistent pour les lettres.

Mais nous savons tous, Messieurs, que si une partie du revenu des postes n'était pas affecté au fonds communal, il y a longtemps que l'uniformité de taxe serait établie; nous espérons même que cette considération ne sera pas toujours un obstacle à cette réforme si utile et si populaire.

La première conséquence de l'adoption de toute nouvelle base de tarification doit être la révision immédiate du prix de la remise à domicile.

Ce prix est actuellement, pour les petites marchandises, de 20 centimes par colis du poids de 10 kilogrammes et au-dessous, et de 25 centimes par 100 kilogrammes.

Le premier est évidemment trop élevé, par contre il y aurait peut-être lieu de majorer légèrement le second.

Les pétitionnaires demandent en outre que le Gouvernement autorise l'emploi des timbres adhésifs pour l'affranchissement des marchandises et mette le camionnage en adjudication publique.

Votre commission, à l'unanimité, Messieurs, se joint à eux pour appeler l'attention du Gouvernement sur l'utilité des timbres adhésifs pour l'affranchissement des colis.

La mise en adjudication du camionnage serait aussi, nous paraît-il, une excellente mesure au moins pour ce qui concerne le cheval et le conducteur, comme cela se fait déjà pour le halage du canal de Charleroi. Le Gouvernement fournirait dans ce cas le facteur et la voiture et ferait le service du camionnage à ses risques et pour son compte.

Votre commission vous propose, Messieurs, le renvoi de la pétition à M. le Ministre des Travaux Publics; il a déjà donné tant de preuves de son intelligente sollicitude pour les intérêts qui lui sont confiés, que nous sommes persuadés, que, dans cette circonstance encore, il saura satisfaire complètement aux vœux du commerce.

Le Rapporteur,
DE RONGÉ.

Le Président,
G. SABATIER.



ANNEXES.

ANNEXE N° I.

Bruxelles, le 7 janvier 1865.

MONSIEUR LE REPRÉSENTANT,

J'ai l'honneur de répondre à votre lettre du 20 décembre écoulé.

Le système de tarification des petites marchandises préconisé dans une pétition sur laquelle la commission de l'industrie vous a chargé de faire un rapport, aurait, entre autres, pour effet de faire disparaître le vice capital de la tarification actuelle, vice reconnu par tous les hommes compétents, à savoir la surtaxe excessive que payent les expéditions de faible poids, surtout lorsqu'elles n'ont à franchir que de courtes distances.

Mais ce système présente, à certains égards, des anomalies qui conduiraient, en pratique, à de sérieux inconvénients, et qui auraient pour effet certain de compromettre les recettes dans une mesure excessive.

J'en citerai quelques-unes.

Le projet en question divise la voie ferrée en deux zones, l'une de 10 lieues (50 kilomètres), l'autre de plus de 10 lieues.

Les taxes pour la seconde zone sont doubles de celles à percevoir dans la première.

Il en résultera, par exemple, qu'un colis de 20 kilogrammes coûtera 50 centimes de Bruxelles à Wetteren (10 lieues) et 60 centimes de Bruxelles à Gand (12 lieues). — Or qui pourra soutenir que la dépense de traction supplémentaire de Wetteren à Gand (dépense qu'on ne saurait pas même apprécier pour un colis de 20 kilogrammes), justifie une surtaxe de cent pour cent au préjudice de Gand. Cet exemple n'est pas choisi; il en est exactement de même pour toute l'échelle des poids. Ainsi, 100 kilogrammes payeront fr. 1-50 pour Wetteren et 3 francs pour Gand.

On remarquera, en outre, que ce système conduit à une autre conséquence à laquelle mon Département ne saurait souscrire en aucun cas; c'est qu'à l'occasion d'une réforme des tarifs dans le sens d'un abaissement, il y aurait, au contraire, relèvement des taxes dans un assez grand nombre de cas.

Ainsi 100 kilog. payent aujourd'hui, à 2 lieues, fr. 1 » ; ils payeront fr. 1 50

—	—	5	—	1	»	—	1 50
—	—	10	—	1	50	—	1 50
—	—	11	—	1	60	—	3 00

Ainsi 100 kilog	payent aujourd'hui, à 12 lieues, fr.	1 70	ils payeront fr.	3 00
—	—	15	—	3 00
—	—	20	—	3 00
—	—	25	—	3 00
Ainsi encore 200 kilogr.	payent à 11	—	3 20	—
—	—	15	—	6 00
—	—	20	—	6 00

Cette surtaxe se rencontrera même pour des poids inférieurs à 100 kilogrammes.

Ainsi 40 kilogrammes	payent aujourd'hui à 11 lieues	} 4 » Ils payeront 1 20		
—	— à 15			
—	— à 20			
—	— à 25			
Ainsi 70 kilogrammes	— à 11	—	4 15	—
—	— à 15	—	4 40	—
—	— à 20	—	1 75	—

L'auteur complète son système par une mesure dont il n'a sans doute pas bien calculé toute la portée :

L'administration, dit-il, accepterait le transport à petite vitesse (au prix de la petite vitesse) des expéditions de *tout poids*, ainsi que le prescrivait le livret réglementaire du 1^{er} septembre 1848.

Je dirai tout d'abord que cette faculté inscrite, en effet, dans le livret de 1848, a été reconnue comme étant le vice radical de ce livret.

Les prix de la petite vitesse sont ceux des transports en gros, par masses. Or, appliquer la base de ces prix aux transports en détail, c'est courir bénévolement à la ruine. — Que dirait-on d'un de nos grands établissements métallurgiques qui, ayant un magasin de détail dans la capitale, vendrait le kilogramme de fer au même prix de base que celui de ses grands marchés, de mille, de dix mille tonnes ?

Les frais de mutation, d'inscription, de perception, de hangars, de matériel, etc., des petites et des grosses marchandises, varient parfois de 1 à 100.

Que l'on veuille bien se représenter, par exemple, un wagon de 10 tonnes de verres à vitres ou de clous, composé d'une seule expédition, ou bien, ce même wagon, composé de 500 expéditions séparées pesant chacune 20 kilogrammes, ou bien encore, ces 500 expéditions présentées irrégulièrement en dix jours et ayant nécessité l'expédition de quatre ou cinq wagons à charge incomplète.

Est-il besoin de faire ressortir l'énorme différence de main-d'œuvre, de soins, de travail, de perception, de responsabilité et d'emploi de matériel, que présentent ces deux exemples.

N'est-il pas dès lors contraire à la nature des choses d'admettre que dans les deux cas le prix de base sera le même. Au surplus, si ce principe était vrai, il faudrait le pousser jusqu'à sa dernière limite d'application, et, dans ce cas, on en arriverait à percevoir 0.015 centimes pour le transport de 10 kilogrammes et 0.0015 pour le transport du petit paquet de 1 kilogramme.

L'expérience a prononcé à cet égard ; non-seulement, il en résulterait une

véritable débacle dans la recette, et il ne me sera pas difficile de le prouver tout-à-l'heure, mais un désordre complet dans le service des articles de messagerie et des plaintes incessantes de la part du public, qui accepterait parfaitement les prix insignifiants du tarif de la petite vitesse, mais, qui ne pourrait jamais s'habituer aux conditions de ce tarif, aux délais et aux allures de la petite vitesse, appliqués aux articles de messagerie.

Comment les choses se passeraient-elles en pratique ? A chaque expéditeur qui se présenterait, l'employé devrait demander s'il entend expédier à grande ou à petite vitesse. Sur dix expéditeurs, non commerçants, neuf n'en savent rien, parce qu'ils n'apportent pas eux-mêmes le colis à la gare. On expédiera alors au tarif le plus bas, c'est-à-dire à la petite vitesse. Mais au lieu de recevoir son colis dans la journée ou le lendemain, le destinataire le recevra peut-être quarante-huit heures après. De là réclamations, récriminations contre le service du chemin de fer, et, comme conclusion, envoi des colis chez les commissionnaires, qui, mieux avisés que le public ordinaire, sauront facilement profiter des prix de la petite vitesse et éviter les inconvénients qu'elle entraîne. Cette assertion n'est pas hypothétique. C'est l'histoire du passé et même du présent.

Dans mon opinion, une semblable mesure serait la fortune des commissionnaires.

En fait, l'administration n'aurait d'autre issue, pour faire cesser les plaintes du public, que de donner l'ordre d'expédier à grande vitesse les colis payant pour la petite vitesse.

« Evidemment, dit l'auteur du projet, si une telle combinaison était possible, » elle détruirait tous nos calculs et saperait par sa base toute l'économie de notre » système de tarification. »

Nous allons voir que non-seulement cette combinaison est possible mais dans quelle mesure les expéditeurs (public et commissionnaires) en ont usé dans le passé.

On sait. 1° qu'en 1847 les tarifs classaient les expéditions en articles de messageries (de 1 à 5 kilogrammes, de 5 à 50 kilogrammes, et de 50 à 500 kilogrammes), et en grosse marchandises (500 kilogrammes et au-dessus); 2° qu'en 1848 (1^{er} septembre), cette distinction disparut par la faculté donnée aux expéditeurs *d'expédier tous poids aux prix de la petite vitesse*; 3° qu'en 1853 (1^{er} juillet) et, depuis, en 1862, la limite de poids en vigueur en 1847 a été rétablie, sauf certains tempéraments qui, en réalité, l'ont fait descendre à 500 kilogrammes et même à moins.

Or, qu'on veuille bien jeter les yeux sur les chiffres du tableau ci-joint et on constatera qu'en 1849 (première année d'application du système du 1^{er} septembre 1848), le tonnage des petites marchandises a fléchi de plus de 50 pour cent et la recette d'une quotité à peu près égale; tandis qu'en 1854 (première année d'application ou plutôt de retour au système de 1847), le tonnage des petites marchandises a plus que doublé et la recette a augmenté de plus de 50 pour cent relativement à 1852.

Je pense que la commission d'industrie trouvera cette preuve par analyse et synthèse suffisamment convaincante et qu'elle voudra bien admettre que le même effet se produisant aujourd'hui sous l'empire de la même cause, on

arriverait à ce résultat que le tonnage et la recette des petites marchandises baisserait au *minimum* de 50 pour cent, soit d'environ 500,000 quintaux et de 950,000 francs.

Ces 500.000 quintaux, taxés à petite vitesse, produiraient environ 500,000 francs. D'autre part, il y aurait une perte assez notable sur les *minima* ou tarif n° 3. On peut donc évaluer à 500,000 francs au *minimum* la perte à résulter de cette seule mesure.

Il serait assez difficile de déterminer exactement la portée financière des autres mesures préconisées par l'auteur du projet en question. Toutefois, il résulte des études faites à mon Département, que tout système, pour être efficace, et en admettant qu'il ne touche pas à la question de limite de poids, exposera le trésor public à un risque de plusieurs centaines de mille francs, à récupérer par un accroissement de mouvement, dans un délai plus ou moins étendu.

J'estime qu'il en serait à peu près de même du système préconisé par les pétitionnaires.

Ce système, pris dans son entier, exposerait donc le trésor public à une perte d'environ un million. soit plus de 50 p. % de la recette totale des petites marchandises.

La réforme du tarif des petites marchandises ne tardera pas à être accomplie par les soins de mon Département. Je suis convaincu, pour ma part, que cette réforme est nécessaire, et je suis bien décidé à ne pas reculer devant les conséquences qu'elle entraînera, mais à la condition que cette réforme soit logique, c'est-à-dire qu'elle dégrève, là où il y a réellement excès, et qu'elle maintienne intactes les recettes, là où elles sont modérées et légitimées. Je tiens essentiellement aussi à ce que les conditions de transport soient telles, que l'administration puisse offrir au public tous les avantages d'un service régulier et rapide. Je le répète, ce résultat pourrait être compromis, si la réforme avait pour effet d'amener une confusion, une sorte d'alliage hors nature, entre les diverses catégories de transports.

Je vous prie, Monsieur le Représentant, d'agréer l'hommage de ma haute considération.

Le Ministre des Travaux Publics,

JULES VANDERSTICHELEN.



Petites marchandises.

ANNÉES.	TONNAGE. (Quintaux.)	RECETTE.	Observations.
1847	455,100	1,048,700	Tarifs du 4 ^{er} septembre 1848.
1848	521,600	814,100	
1849	207,000	595,500	
1850	222,700	623,000	
1851	251,200	661,600	
1852	246,100	756,100	
1853	456,600	966,800	Tarifs du 1 ^{er} juillet 1853.
1854	617,700	1,174,500	
1855	688,000	1,519,600	
1856	754,500	1,356,500	
1857	785,400	1,595,500	
1858	852,100	1,456,700	
1859	868,500	1,525,000	
1860	926,100	1,659,900	
1861	986,400	1,776,900	
1862	985,400	1,901,500	

— *Prix de transport à la grande et à la petite vitesse.*

PARCOURUE.								Observations.
7 LIEUES.		8 LIEUES.		9 LIEUES.		10 LIEUES.		
Grande vitesse.	Petite vitesse.	Grande vitesse.	Petite vitesse.	Grande vitesse.	Petite vitesse.	Grande vitesse.	Petite vitesse.	
» 60	» 60	» 60	» 65	» 60	» 70	» 60	» 75	(a) Transport bureau restant, avec remise à domicile fr. 0-45.
» 70	Id.	» 70	Id.	» 70	Id.	» 70	Id.	
» 80	Id.	» 80	Id.	» 80	Id.	» 80	Id.	
» 90	Id.	» 90	Id.	» 90	Id.	» 90	Id.	
1 »	Id.	1 »	Id.	1 »	Id.	1 »	Id.	
1 40	Id.	1 40	Id.	1 40	Id.	1 40	Id.	
1 20	Id.	1 20	Id.	1 20	Id.	1 20	Id.	
1 30	Id.	1 30	Id.	1 30	Id.	1 30	Id.	
1 40	Id.	1 40	Id.	1 40	Id.	1 40	Id.	
1 50	Id.	1 50	Id.	1 50	Id.	1 50	Id.	
17 LIEUES.		18 LIEUES.		19 LIEUES.		20 LIEUES.		
» 70	1 40	» 70	1 45	» 70	1 20	» 70	1 25	
» 90	Id.	» 90	Id.	» 90	Id.	» 90	Id.	
1 40	Id.	1 40	Id.	1 40	Id.	1 40	Id.	
1 30	Id.	1 30	Id.	1 30	Id.	1 30	Id.	
1 50	Id.	1 50	Id.	1 50	Id.	1 50	Id.	
1 70	Id.	1 70	Id.	1 70	Id.	1 70	Id.	
1 90	Id.	1 90	Id.	1 90	Id.	1 90	Id.	
2 40	Id.	2 40	Id.	2 40	Id.	2 40	Id.	
2 30	Id.	2 30	Id.	2 30	Id.	2 30	Id.	
2 50	Id.	2 50	Id.	2 50	Id.	2 50	Id.	
27 LIEUES.		28 LIEUES.		29 LIEUES.		30 LIEUES.		
» 80	1 60	» 80	1 65	» 80	1 70	» 80	1 75	
1 40	Id.	1 40	Id.	1 40	Id.	1 40	Id.	
1 40	Id.	1 40	Id.	1 40	Id.	1 40	Id.	
1 70	Id.	1 70	Id.	1 70	Id.	1 70	Id.	
2 »	Id.	2 »	Id.	2 »	Id.	2 »	Id.	
2 30	Id.	2 30	Id.	2 30	Id.	2 30	Id.	
2 60	Id.	2 60	Id.	2 60	Id.	2 60	Id.	
2 90	Id.	2 90	Id.	2 90	Id.	2 90	Id.	
3 20	Id.	3 20	Id.	3 20	Id.	3 20	Id.	
3 50	Id.	3 50	Id.	3 50	Id.	3 50	Id.	

N° II. — Tableau comparatif. — Prix de transport à la

POIDS TRANSPORTÉ.	DISTANCE											
	1 LIEUE.		2 LIEUES.		3 LIEUES.		4 LIEUES.		5 LIEUES.		6 LIEUES.	
	Grande vitesse.	Petite vitesse.	Grande vitesse.	Petite vitesse.	Grande vitesse.	Petite vitesse.	Grande vitesse.	Petite vitesse.	Grande vitesse.	Petite vitesse.	Grande vitesse.	Petite vitesse.
Kilogr.												
40	» 30	(a) » 55	» 30	» 60	» 30	» 65	» 30	» 70	» 30	» 75	» 30	» 80
20	» 30	Id.	» 30	Id.	» 30	Id.	» 30	Id.	» 30	Id.	» 30	Id.
30	» 45	Id.	» 45	Id.	» 45	Id.	» 45	Id.	» 45	Id.	» 45	Id.
40	» 60	Id.	» 60	Id.	» 60	Id.	» 60	Id.	» 60	Id.	» 60	Id.
50	» 75	Id.	» 75	Id.	» 75	Id.	» 75	Id.	» 75	Id.	» 75	Id.
60	» 90	Id.	» 90	Id.	» 90	Id.	» 90	Id.	» 90	Id.	» 90	Id.
70	1 05	Id.	1 05	Id.	1 05	Id.	1 05	Id.	1 05	Id.	1 05	Id.
80	1 20	Id.	1 20	Id.	1 20	Id.	1 20	Id.	1 20	Id.	1 20	Id.
90	1 35	Id.	1 35	Id.	1 35	Id.	1 35	Id.	1 35	Id.	1 35	Id.
100	1 50	Id.	1 50	Id.	1 50	Id.	1 50	Id.	1 50	Id.	1 50	Id.
	11 LIEUES.		12 LIEUES.		13 LIEUES.		14 LIEUES.		15 LIEUES.		16 LIEUES.	
40	» 30	1 05	» 30	1 40	» 30	1 45	» 30	1 20	» 30	1 25	» 30	1 30
20	» 60	Id.	» 60	Id.	» 60	Id.	» 60	Id.	» 60	Id.	» 60	Id.
30	» 90	Id.	» 90	Id.	» 90	Id.	» 90	Id.	» 90	Id.	» 90	Id.
40	1 20	Id.	1 20	Id.	1 20	Id.	1 20	Id.	1 20	Id.	1 20	Id.
50	1 50	Id.	1 50	Id.	1 50	Id.	1 50	Id.	1 50	Id.	1 50	Id.
60	1 80	Id.	1 80	Id.	1 80	Id.	1 80	Id.	1 80	Id.	1 80	Id.
70	2 40	Id.	2 40	Id.	2 40	Id.	2 40	Id.	2 40	Id.	2 40	Id.
80	2 40	Id.	2 40	Id.	2 40	Id.	2 40	Id.	2 40	Id.	2 40	Id.
90	2 70	Id.	2 70	Id.	2 70	Id.	2 70	Id.	2 70	Id.	2 70	Id.
100	3 »	Id.	3 »	Id.	3 »	Id.	3 »	Id.	3 »	Id.	3 »	Id.
	21 LIEUES.		22 LIEUES.		23 LIEUES.		24 LIEUES.		25 LIEUES.		26 LIEUES.	
40	» 30	1 55	» 30	1 60	» 30	1 65	» 30	1 70	» 30	1 75	» 30	1 80
20	» 60	Id.	» 60	Id.	» 60	Id.	» 60	Id.	» 60	Id.	» 60	Id.
30	» 90	Id.	» 90	Id.	» 90	Id.	» 90	Id.	» 90	Id.	» 90	Id.
40	1 20	Id.	1 20	Id.	1 20	Id.	1 20	Id.	1 20	Id.	1 20	Id.
50	1 50	Id.	1 50	Id.	1 50	Id.	1 50	Id.	1 50	Id.	1 50	Id.
60	1 80	Id.	1 80	Id.	1 80	Id.	1 80	Id.	1 80	Id.	1 80	Id.
70	2 40	Id.	2 40	Id.	2 40	Id.	2 40	Id.	2 40	Id.	2 40	Id.
80	2 40	Id.	2 40	Id.	2 40	Id.	2 40	Id.	2 40	Id.	2 40	Id.
90	2 70	Id.	2 70	Id.	2 70	Id.	2 70	Id.	2 70	Id.	2 70	Id.
100	3 »	Id.	3 »	Id.	3 »	Id.	3 »	Id.	2 »	Id.	3 »	Id.

grande et à la petite vitesse. (Nouveau système de tarification.)

PARCOURUE.								Observations.
7 LIEUES.		8 LIEUES.		9 LIEUES.		10 LIEUES.		
Grande vitesse.	Petite vitesse.	Grande vitesse.	Petite vitesse.	Grande vitesse.	Petite vitesse.	Grande vitesse.	Petite vitesse.	
» 30	» 85	» 30	» 90	» 30	» 95	» 30	1 »	(a) Cette taxe est établie d'après le tarif du 10 juin 1864 (grosses marchandises), actuellement en vigueur. On compte : 100 kilogrammes à une lieue. . . fr. » 15 Enregistrement . . . » 20 Chargement et déchargement . . . » 10 Avis d'arrivée . . . » 10 Fr. » 55 Avec remise à domicile on calculerait : 100 kilogrammes à une lieue. . . fr. » 15 Enregistrement . . . » 20 Chargement et déchargement . . . » 10 Remise à domicile . . . » 20 Fr. » 65 Ne pourront être déclassées et restent conséquemment acquies à la grande vitesse : 1° Les transports dont les prix sont indiqués en italiques ; 2° Les transports des commissionnaires (ceux que le public leur confie pour être expédiés au taux de la grande vitesse) ; 3° Les transports dont le public désire la transmission dans un bref délai. Feront retour à la grande vitesse : 1° Les transports à courtes distances, qui prennent actuellement d'autres voies, parce que les prix du tarif accéléré sont trop élevés ; 2° La catégorie des transports (77, 116 quintaux, en 1850) appartenant au petit commerce.
» 30	Id.	» 30	Id.	» 30	Id.	» 30	Id.	
» 45	Id.	» 45	Id.	» 45	Id.	» 45	Id.	
» 60	Id.	» 60	Id.	» 60	Id.	» 60	Id.	
» 75	Id.	» 75	Id.	» 75	Id.	» 75	Id.	
» 90	Id.	» 90	Id.	» 90	Id.	» 90	Id.	
1 05	Id.	1 05	Id.	1 05	Id.	1 05	Id.	
1 20	Id.	1 20	Id.	1 20	Id.	1 20	Id.	
1 35	Id.	1 35	Id.	1 35	Id.	1 35	Id.	
1 50	Id.	1 50	Id.	1 50	Id.	1 50	Id.	
17 LIEUES.		18 LIEUES.		19 LIEUES.		20 LIEUES.		
» 30	1 35	» 30	1 40	» 30	1 45	» 30	1 50	
» 60	Id.	» 60	Id.	» 60	Id.	» 60	Id.	
» 90	Id.	» 90	Id.	» 90	Id.	» 90	Id.	
1 20	Id.	1 20	Id.	1 20	Id.	1 20	Id.	
1 50	Id.	1 50	Id.	1 50	Id.	1 50	Id.	
1 80	Id.	1 80	Id.	1 80	Id.	1 80	Id.	
2 40	Id.	2 40	Id.	2 40	Id.	2 40	Id.	
2 40	Id.	2 40	Id.	2 40	Id.	2 40	Id.	
2 70	Id.	2 70	Id.	2 70	Id.	2 70	Id.	
3 »	Id.	3 »	Id.	3 »	Id.	3 »	Id.	
27 LIEUES.		28 LIEUES.		29 LIEUES.		30 LIEUES.		
» 30	1 85	» 30	1 90	» 30	1 95	» 30	2 »	
» 60	Id.	» 60	Id.	» 60	Id.	» 60	Id.	
» 90	Id.	» 90	Id.	» 90	Id.	» 90	Id.	
1 20	Id.	1 20	Id.	1 20	Id.	1 20	Id.	
1 50	Id.	1 50	Id.	1 50	Id.	1 50	Id.	
1 80	Id.	1 80	Id.	1 80	Id.	1 80	Id.	
2 40	Id.	2 40	Id.	2 40	Id.	2 40	Id.	
2 40	Id.	2 40	Id.	2 40	Id.	2 40	Id.	
2 70	Id.	2 70	Id.	2 70	Id.	2 70	Id.	
3 »	Id.	3 »	Id.	3 »	Id.	3 »	Id.	