
Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 24 AVRIL 1850.

TARIF DES VOYAGEURS SUR LES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT ⁽¹⁾.

Rapport fait, au nom de la section centrale ⁽²⁾, par M. MERCIER.

MESSIEURS,

Le projet de loi dont nous nous occupons n'a pas pour objet d'augmenter ou de réduire d'une manière générale les prix des places des voyageurs et du transport des bagages sur le chemin de fer de l'État ; il maintient ces prix au taux moyen où ils sont établis aujourd'hui et se borne à faire disparaître les disproportions qu'ils présentent dans leur application aux diverses lignes exploitées relativement aux distances parcourues. Cette rectification annoncée déjà depuis plus d'un an par le Gouvernement est de toute justice et ne peut rencontrer aucune objection. Mais n'y a-t-il pas autre chose à faire pour relever les produits de notre railway ?

D'après l'exposé des motifs du projet de loi, les disproportions sont telles qu'il en résulte des différences de 20 p. % au-dessus et au-dessous de la moyenne des prix et que, par conséquent, ceux-ci peuvent être de 40 p. % plus élevés les uns que les autres, pour le parcours des mêmes distances. Le Gouvernement voit là une marge suffisante pour faire une nouvelle expérimentation et pour constater, au moyen d'un tarif uniforme, l'influence propre du prix des transports sur le mouvement et le produit du chemin de fer sans compromettre les intérêts du trésor soit par une diminution de recettes, soit par un surcroît de dépenses d'exploitation.

De cette manière, dit M. le Ministre des Travaux Publics, avec la commission qui a été chargée d'élaborer le projet de loi, on aura nécessairement trois catégories de relations.

- 1^o Celle où les prix seront conservés ou peu modifiés.
- 2^o Celle où les prix seront diminués.
- 3^o Celle où les prix seront augmentés.

(¹) Projet de loi, n^o 66.

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

Ce haut fonctionnaire attend de cette épreuve un enseignement décisif pour déterminer l'établissement ultérieur d'un tarif définitif.

Faisons remarquer d'abord que tant de causes diverses, dont plusieurs échappent à toute appréciation, peuvent influencer le mouvement et le produit du chemin de fer, qu'il est bien à craindre qu'en supposant les choses telles qu'elles viennent d'être signalées, une année d'expérience ne fournisse aucune donnée certaine en faveur de l'augmentation ou de l'abaissement du tarif, et qu'ainsi le but qu'on se propose ne soit manqué. Certaines circonstances, dit-on, par leur généralité, exercent leur action sur toutes les sections du railway de telle sorte qu'heureuses ou défavorables, elles n'en feront pas moins ressortir l'influence relative des changements apportés au tarif. Sans doute; mais il en est une foule d'autres qui ne peuvent avoir cet effet : que telle branche d'industrie vienne à prospérer dans une partie du pays, que telle autre décline ailleurs, que des fêtes prolongées soient données dans des localités importantes, qu'une maladie contagieuse sévisse dans d'autres, ces faits, et tant d'autres qu'on ne peut prévoir, détruisent tous les calculs et dominent l'influence du taux des tarifs. Aussi l'un des ingénieurs faisant partie de la commission de tarification déclare, dans son rapport, que les parallèles établis entre diverses périodes d'exploitation ne lui paraissent pas susceptibles de conduire à aucun résultat sérieux; « en supposant, dit-il, le même réseau d'exploitation et le » même système de tarification pendant les mêmes périodes de deux années diffé- » rentes, il y a certitude absolue que les quantités de mouvement et par suite les » recettes de ces deux périodes ne seront pas identiques.

» Et cependant, alors il serait souverainement absurde de vouloir attribuer les » variations de la circulation à l'influence des tarifs, puisque ceux-ci n'auraient » pas varié. »

Nous ne nous arrêterons pas plus longtemps à ces observations; quelle que soit l'idée que l'on se forme des résultats d'expériences de cette nature, on sera d'accord sur ce point que celle que les auteurs du projet de loi ont en vue, n'aura de véritable portée que pour autant que les différences notables qui ont été indiquées dans les prix actuels des places des voyageurs s'appliquent aux sections importantes de notre railway. C'est donc là un fait qu'il est indispensable de vérifier avant tout.

Les prix nouveaux sont réglés par l'art. 4 du projet et d'après l'art. 5 ils peuvent être arrondis suivant l'occurrence par cinq centimes, par décime et par quart de franc.

Par une lettre adressée à la section centrale sous la date du 9 mars dernier, M. le Ministre des Travaux Publics porte à sa connaissance que la commission qui a été chargée d'élaborer le projet de loi, avait proposé un changement à l'art. 5 relatif au mode d'arrondir les prix de transport des voyageurs, qui d'après elle devrait être ainsi conçu :

« Les prix de transport des voyageurs seront arrondis par décime, en forçant » les fractions de 5 centimes et au-dessus et en négligeant celles qui seront infé- » rieures à 5 centimes. »

M. le Ministre maintient la rédaction primitive; ne voyant aucun avantage appréciable pour le voyageur de payer, par exemple pour le voyage de Bruxelles à Gand

4-90 plutôt que 3 francs, et cette différence, si minime qu'elle soit, n'étant pas sans intérêt pour l'État; d'un autre côté, dit ce haut fonctionnaire, *la faculté telle que la rédaction actuelle de l'article le comporte, permettra au Gouvernement de modérer en certaines circonstances l'augmentation que devront subir les taxes d'après les bases nouvelles, afin de tenir compte, dans une juste mesure, des faits établis et de l'état actuel de la possession.* Ainsi, selon l'intention de M. le Ministre des Travaux Publics, il serait fait usage de la faculté accordée par l'art. 3 pour modérer la nouvelle taxe en cas d'augmentation et pour l'élever dans les limites prévues en cas de réduction.

La section centrale, afin de se rendre compte du véritable état des choses, a mis en parallèle les prix actuels des places pour les principales sections du chemin de fer et ceux qui résulteraient de l'application rigoureuse de l'art. 4 pour les mêmes sections; quant aux fractions, elle s'est bornée à forcer celles de 2 1/2 centimes et au-dessus jusqu'à 3 centimes et à négliger celles de moins de 2 1/2 centimes.

Voici les résultats qu'elle a trouvés :

LIGNE DU NORD.

SECTION DE BRUXELLES A ANVERS.

1^{re} classe. Prix actuel. fr. 5 25
Id. Prix résultant de l'application rigoureuse du nouveau tarif. 5 40

Il y aurait donc une augmentation de 15 centimes, c'est-à-dire de 4 6/10 p. %, assurément trop faible pour exercer une influence appréciable sur le mouvement des voyageurs. Cette différence disparaîtrait d'ailleurs entièrement par l'application de l'art 3 du projet, tel qu'il est proposé par le Gouvernement, puisqu'il permet d'arrondir les prix par cinq centimes par décime et par quart de franc.

2^e classe. Prix actuel fr. 2 50
Id. Prix nouveau, dans son application rigoureuse. 2 60

L'augmentation est de 10 centimes seulement, c'est-à-dire de 4 p. %, et comme pour la 1^{re} classe, on peut, d'après le projet, l'effacer complètement.

3^e classe. Prix actuel fr. 1 50
Id. Prix nouveau 1 60

C'est une augmentation de 10 centimes, faisant 6 6/10 p. %; comme pour les deux premières classes, elle peut être annihilée par la simple exécution de l'art. 3.

LIGNE DE L'EST.

SECTION DE BRUXELLES A LIÈGE.

L'application du nouveau tarif ne donne lieu à aucun changement pour la 1^{re} classe.

2^e classe. Prix actuel fr. 6 25
Id. Prix nouveau 6 10

C'est une diminution de 15 centimes, c'est-à-dire de 2 1/2 p. %.

3 ^e classe. Prix actuel	fr. 4 00
Id. Prix nouveau	3 80

La 3^e est diminuée de 20 centimes, c'est-à-dire de 5 p. %.

Pour cette section, comme pour celle de Bruxelles à Anvers, il suffit de la latitude que laisse l'art. 5 pour faire disparaître entièrement les différences de prix.

SECTION DE BRUXELLES A VERVIERS.

	1 ^{re} cl.	2 ^e cl.	3 ^e cl.
Prix actuel. fr.	10 00	8 00	5 00
Tarif nouveau.	9 90	7 55	4 70
Réductions résultant de l'application du nouveau tarif.	» 10	» 45	» 30

Les diminutions sont ici un peu plus fortes que pour la section de Bruxelles à Liège, en ce qui concerne les 2^e et 3^e classe; cependant elle ne sont respectivement pour ces classes que de 5 ⁶/₁₀ et de 6 p. %; quant à la 1^{re} classe, la différence n'est que de 1 p. %; ici encore la latitude laissée par l'art. 5, rendrait les réductions presque insensibles.

La plus forte différence que nous ayons pu signaler sur les sections les plus considérables du Nord et de l'Est est donc de 6 p. % et peut être réduite à 2 ¹/₂ p. %. En serait-il autrement sur les lignes du Midi et de l'Ouest?

LIGNE DU MIDI.

SECTION DE MONS A BRUXELLES.

	1 ^{re} cl.	2 ^e cl.	3 ^e cl.
Prix actuel fr.	4 50	3 50	2 25
Prix nouveau	4 70	3 60	2 25
Augmentation	» 20	» 10	» »

Il sera inutile d'établir la proportion de ces deux faibles augmentations qui peuvent d'ailleurs disparaître par l'application de l'art. 5 du projet.

SECTION DE BRUXELLES A CHARLEROY.

	1 ^{re} cl.	2 ^e cl.	3 ^e cl.
Prix actuel fr.	4 50	3 50	2 25
Prix nouveau	4 80	3 60	2 25
Augmentation	» 30	» 10	» »

Ici encore les différences sont insignifiantes; l'une peut disparaître entièrement, l'autre peut être réduite à cinq centimes par application de l'art. 5.

LIGNE DE L'OUEST.**SECTION DE BRUXELLES A GAND.**

	1 ^{re} cl.	2 ^e cl.	3 ^e cl.
Prix actuel . . . fr.	4 75	3 50	2 25
Prix nouveau . . .	4 95	3 80	2 35
Augmentation . . .	» 20	» 30	» 10

L'augmentation de la 1^{re} classe serait de 4 $\frac{1}{3}$ p. %.

Celle de la 2^e id. de 8 $\frac{1}{2}$ p. %.

Celle de la 3^e id. de 6 p. %.

La 1^{re} et la 3^e peuvent être effacées entièrement par application de l'art. 5 ; la 2^e peut être réduite à dix centimes.

SECTION DE BRUXELLES A OSTENDE.

	1 ^{re} cl.	2 ^e cl.	3 ^e cl.
Prix actuel. . . fr.	9 25	7 »	4 50
Prix nouveau . . .	10 »	7 65	4 75
Augmentation. . .	» 70	» 65	» 25

Les différences sont ici généralement plus fortes, mais elles sont encore loin de s'élever à 20 p. % au-dessus de la moyenne. Elles sont pour la 1^{re} classe de 8 $\frac{1}{10}$ p. %; pour la 2^e classe de 9 $\frac{3}{10}$ p. %; et pour la 3^e classe de 5 $\frac{1}{2}$ p. %.

La dernière peut être entièrement effacée et les deux premières considérablement restreintes par la simple application de l'art. 5 du projet du Gouvernement.

SECTION DE BRUXELLES A BRUGES.

	1 ^{re} cl.	2 ^e cl.	3 ^e cl.
Prix actuel , . . fr.	7 75	6 »	3 75
Prix nouveau . . .	8 35	6 40	3 95
Augmentation . . .	» 60	» 40	» 20

Ces augmentations sont pour la 1^{re} classe de 8 $\frac{1}{10}$ p. %; pour la 2^e classe 9 $\frac{3}{10}$ p. %; pour la 3^e classe de 4 p. %; cette dernière peut disparaître entièrement et les deux autres peuvent être considérablement atténuées par application de l'art. 5.

SECTION DE BRUXELLES A COURTRAI.

	1 ^{re} cl.	2 ^e cl.	3 ^e cl.
Prix actuel . . . fr.	7 75	6 »	3 75
Prix nouveau . . .	8 30	6 30	3 90
Augmentation . . .	» 55	» 30	» 15

Ces augmentations sont pour la 1^{re} classe de 7 $\frac{1}{10}$ p. %; pour la 2^e classe de 3 p. %; pour la 3^e classe de 4 p. %; elles peuvent être réduites dans une forte proportion ou anéanties par application de l'art. 3 du projet comme les précédentes.

Comme on le voit, les différences de prix les plus considérables concernent la ligne de l'Ouest; cependant, la plus forte de toutes n'atteint pas 10 p. % et peut être réduite à moins de 3 p. % en faisant usage de la latitude laissée par l'art. 3 du projet du Gouvernement.

Une section intermédiaire, prise au hasard, celle de Gand à Bruges, donne les résultats suivants :

	1 ^{re} cl.	2 ^e cl.	3 ^e cl.
Tarif actuel . . . fr.	3 25	2 50	1 50
Nouveau tarif . . .	3 45	2 65	1 65
Augmentation . . fr.	» 20	» 15	» 15

Ici l'augmentation assez légère d'ailleurs peut être annulée par la simple application de l'art. 3 du projet de loi.

La section centrale ayant constaté encore que les faits se présentaient sous le même aspect par rapport aux relations entre d'autres grandes villes du royaume, qui appartiennent à des lignes différentes, c'est-à-dire entre Gand et Liège, Gand et Anvers, Anvers et Liège, ne poussa pas plus loin ses propres investigations et s'adressa à M. le Ministre des Travaux Publics à l'effet d'avoir communication des données sur lesquelles on s'appuyait pour établir les différences de 20 p. % au-dessus et au-dessous de la moyenne des prix, dont il est fait mention dans l'exposé des motifs du projet de loi.

Le Département des Travaux Publics, pour satisfaire à cette demande, transmet à la section centrale un tableau comparatif des prix actuels et des prix proposés par la commission instituée par arrêté ministériel en date du 26 avril 1849, tableau qui est imprimé à la suite du présent rapport (annexe n° 3).

Nous devons d'abord faire remarquer que les prix renseignés par ce tableau ne sont pas exactement ceux qui doivent résulter de l'application des règles établies par le projet de loi, surtout selon l'esprit des observations faites par M. le Ministre des Travaux Publics.

La commission force toute fraction de 5 centimes et au-dessus, jusqu'à concurrence de 10 centimes, soit qu'il y ait augmentation ou réduction de la taxe. Nous avons vu que l'intention du Gouvernement est de suivre une toute autre marche. Il résulte du mode adopté par la commission que dans plusieurs circonstances il y aurait dans le tarif des changements qui ne devraient pas exister dans l'esprit du projet. Ainsi par exemple, le prix des places de 3^e classe de Bruxelles à Mons et à Charleroy, resterait le même qu'aujourd'hui d'après nos calculs : en effet, de Bruxelles à Mons, l'application exacte de la taxe de fr. 0-036 par kilomètre fixée par l'art. 4 de la loi donnerait un prix de fr. 2-23 $\frac{1}{5}$; en forçant la fraction de fr. 0-1 $\frac{4}{5}$ le prix reste comme aujourd'hui de fr. 2-25; la commission négligeant au contraire la fraction de fr. 0-03 $\frac{1}{5}$ établit une différence de prix de fr. 0-03. De Bruxelles à Charleroy, l'effet contraire se produit : l'application exacte du nouveau tarif donne un résultat de fr. 2-26 $\frac{4}{5}$; en négligeant la fraction

de 0-01 $\frac{4}{5}$, nous maintenons le prix actuel de fr. 2-23; la commission au contraire, en forçant la fraction de fr. 0-03 $\frac{1}{5}$, arrive au prix de fr. 2-30 supérieur de fr. 0-08 à celui du tarif actuel.

D'autres différences plus considérables qui s'expliquent assez difficilement, ressortent du tableau communiqué : de Bruxelles à Tournay en regard des prix actuels de 1^{re} classe qui sont de fr. 7-73 par Jurbise et de 9 francs par Gand, se trouve placé celui de fr. 7-40, ce qui doit faire supposer que ce prix seul sera payé, soit qu'on prenne la direction de Gand ou celle de Jurbise; mais d'un autre côté le prix de la même classe de Malines à Tournay, qui est actuellement de fr. 8-50, est porté à 10 francs, et par conséquent augmenté de fr. 1-50; cependant le prix de la 1^{re} classe de Malines à Bruxelles n'étant que de fr. 1-20 d'après le même tableau, il est évident que l'on peut être transporté en voiture de 1^{re} classe de Malines à Tournay pour le prix de fr. 7-40 + 1-30, c'est-à-dire pour fr. 8-60; donc, moyennant une augmentation de fr. 0-10 seulement au lieu de celle de fr. 1-50 qui résulte du tableau; de Tournay à Louvain le prix de la 1^{re} classe fixé dans le tableau à fr. 11-80, offrant une augmentation de fr. 1-30, n'est que de fr. 10-10 en réunissant les deux prix de Tournay à Bruxelles et de Bruxelles à Louvain; de sorte qu'au lieu d'être augmenté de fr. 1-30 il est diminué de fr. 0-40.

De Tournay à Tirlemont le prix actuel est de fr. 11-73; le tableau le porte à fr. 13-10; en réunissant les prix de Tournay à Bruxelles et de cette dernière ville à Tirlemont le prix n'est que de fr. 11-40; ainsi au lieu d'une augmentation de prix de fr. 1-33, c'est au contraire une diminution de 33 centimes qui résulterait du nouveau tarif. Des observations de la même nature s'appliquent aux sections de Tournay à Saint-Trond, à Hasselt et à Liège. Il y a 23 kilomètres de parcours de plus pour arriver de Tournay à Malines par Gand que pour s'y rendre par Jurbise. Assurément personne ne s'avisera de payer davantage pour avoir le plaisir de rester plus longtemps en route.

Du reste, l'examen du tableau ne fait découvrir en ce qui concerne les localités de quelque importance, d'autres différences notables dans les prix de transport que pour les relations d'Ostende, et Bruges avec d'autres villes, telles que Liège et Verviers, et entre ces deux dernières villes; les transports entre les villes d'Ostende et de Bruges, celles de Liège et de Verviers ne sont pas assez considérables pour former la base d'une expérimentation sérieuse surtout si l'on retranche du nombre total des voyageurs ceux qui ne font que traverser notre pays pour se rendre en Allemagne, et dont le nombre ne sera certes pas influencé par un surcroît d'un ou deux francs pour la 1^{re} classe.

Quant aux différences, telles qu'elles existent d'après le tarif rigoureusement appliqué, il en est bon nombre surtout lorsqu'elles se manifestent pour un parcours entre des localités rapprochées que l'on pourrait fortement atténuer, sinon effacer entièrement, en faisant usage de la latitude que le projet de loi stipule, dans le sens indiqué par M. le Ministre de Travaux Publics.

Les faits qui viennent d'être exposés et particulièrement ceux qui concernent spécialement les sections les plus importantes de notre railway, suffiront sans doute pour démontrer qu'on ne peut trouver un enseignement efficace en faveur de tel

ou tel système de tarification dans l'application de la moyenne des prix que l'on propose d'établir; cette mesure aura le mérite d'introduire l'uniformité des taxes, ce qui est un acte d'équité, mais elle ne remplira pas l'objet essentiel que ses auteurs se proposent; après cette épreuve les doutes et la divergence d'opinion qui se manifestent aujourd'hui continueront à subsister, et la question débattue n'aura pas fait un pas de plus. Si le système actuel est mauvais; s'il impose des charges trop lourdes aux contribuables; s'il doit avoir pour conséquence la création de nouveaux impôts, les dispositions proposées n'apporteront aucun changement à cette situation.

La section centrale avant de prendre une résolution définitive sur les modifications qu'il conviendrait d'apporter au projet de loi, s'est fait un devoir de rechercher soigneusement quels sont les résultats de l'exploitation du chemin de fer sous le régime actuel.

De longs débats se sont mainte fois reproduits dans cette enceinte sur le coût de notre railway et sur les charges qu'il impose au trésor public. C'est pour y mettre un terme et pour s'éclairer sur cet objet important que la Chambre, par sa décision du 28 décembre 1849, a chargé la cour des comptes de former un compte financier du chemin de fer; ce collège s'est acquitté de cette tâche avec le soin et l'exactitude que l'on devait attendre de son zèle et de ses lumières; c'est ce qu'atteste le document adressé à la Chambre, le 15 mars dernier, sous le titre de :

« Situation financière du chemin de fer au 31 décembre 1848, dressée par la » cour des comptes. »

D'après ce document, les emprunts contractés, les bons du trésor émis et les intérêts résultant de la balance des avances réciproques entre le trésor et le railway, s'élevaient à . . fr.

348,387,849 53

Les recettes et produits du chemin de fer à la même époque étaient de

126,962,397 85

Différence . . . fr. 221,395,451 68

Nous n'entrerons pas dans l'examen des détails du compte; car ce serait provoquer le renouvellement des discussions prolongées que l'on a précisément eu en vue d'éviter en demandant ce travail à la cour des comptes.

Nous croyons cependant utile d'appeler l'attention de la Chambre sur les circonstances suivantes :

1° La partie des emprunts du 12 juin 1836 et du 25 mai 1838, à 4 et à 5 p. %, affectée à la construction des chemins de fer, est portée en dépense comme si la dette avait été contractée au pair, c'est-à-dire pour le montant brut de la dette contractée envers les porteurs.

2° Les sommes employées à l'amortissement de la dette figurent en recette et en dépense, dans le compte, avec un excédant en recette de fr. 3,230,058-08, provenant principalement du cours auquel les obligations des emprunts 3 et 4 p. % ont été rachetées.

3° Parmi les sommes portées en dépense par la cour, se trouve la partie non absorbée au 31 décembre 1848, des dernières allocations pour la construction des

chemins de fer que le Département des Travaux Publics reporte à son avoir et que la cour porte en dépense, attendu, dit-elle, que cette somme fait partie des charges de la dette publique qui en paye les intérêts et que, d'un autre côté, le fonds est plus qu'engagé par les créances dues et par les travaux en cours d'exécution ; elle s'élève à fr. 5,060,042-30.

4° La cour a eu soin de tenir compte à l'État des intérêts payés sur les avances faites par le budget de la dette publique depuis 1834 jusqu'au 31 décembre 1848, avances qui se sont élevées à fr. 45,515,668-96, comme le ferait *un banquier* qui est ici l'État, avec *un entrepreneur* qui est ici le chemin de fer, mais elle n'a pas eu égard à l'accumulation des intérêts composés par diverses considérations énumérées dans son rapport.

La cour des comptes a présenté une deuxième situation dans laquelle il n'est pas tenu compte des intérêts réciproques entre le chemin de fer et le trésor sur leurs avances respectives ; d'après cette situation, la dépense est réduite de fr. 221,395,451-68 à fr. 212,606,125-75.

Enfin elle donne une troisième situation portant sur les valeurs effectives et sur les opérations nettes de recette et de dépense de construction et d'exploitation du chemin de fer, abstraction faite des pertes et bénéfices résultant des emprunts et de l'amortissement, c'est-à-dire sans égard à la dette véritablement contractée par l'État ; cette troisième situation néglige également les intérêts réciproques entre le trésor et le chemin de fer sur leurs avances respectives.

D'après cette situation, la dépense ne serait au 31 décembre 1848 que de fr. 195,318,555-90.

De ces trois situations, la deuxième ne diffère de la première qu'en ce qu'elle ne tient pas compte de la réciprocité des intérêts ; la troisième en diffère d'abord sous ce même rapport et en outre en ce qu'elle n'a pas égard à la dette contractée par l'État pour la construction du chemin de fer, mais seulement à la somme de numéraire employée à cette fin.

Le Département des Travaux Publics dans son compte rendu des opérations du chemin de fer de l'exercice 1848, a adopté le système suivi par la cour des comptes dans ses première et deuxième situations ; s'il n'obtient pour résultat que le chiffre de fr. 206,647,340-75 au lieu de celui de fr. 221,395,451-68, c'est qu'il n'a pas porté en dépense :

1° La somme indiquée comme restant disponible au 31 décembre 1848 sur les crédits alloués pour le chemin de fer. . . fr. 5,060,042 30

2° Les fonds disponibles à la même époque dans les caisses de la régie que la cour maintient en dépense pour couvrir des créances contractées et exigibles, ces fonds étant du reste sortis des caisses publiques 27,696 04

3° La valeur des approvisionnements du magasin central également sortis des caisses publiques 571,044 66

4° La balance des intérêts réciproques entre le chemin de fer et l'État, dont le montant doit aussi être considéré comme étant sorti du trésor 9,089,527 93

Si l'on retranche du résultat présenté par la cour des comptes la somme de fr. 5,060,042-30 qui, au 31 décembre 1848, n'avait pas été mandatée, bien que la cour des comptes n'ait pas cru devoir le faire, le solde ne sera plus que de fr. 216,535,409-38.

Nous établirons comment se décompose cette somme et quels sont les intérêts auxquels elle donne lieu :

	Capital	Intérêt.
1° sur l'emprunt du 12 juin 1836, 4 p. % fr.	26,886,438 74	1,075,457 22
2° id. 25 mai 1838, 5 p. % .	45,860,983 17	1,575,829 49
3° id. 26 juin 1840, 5 p. % .	73,637,946 78	3,682,897 35
4° id. 29 sept 1842, 5 p. % .	23,484,486 89	1,174,224 30
5° id. forcé 25 mai 1848, 5 p. % .	7,005,611 58	350,280 57
6° Bons du trésor créés en 1845 et 1846 .	11,972,960 00	

Comme ces bons du trésor ne pourraient être convertis en ce moment en 5 p. % au pair, on procède avec modération en n'évaluant la charge permanente qui doit en résulter qu'à une somme correspondant à l'intérêt de 5 p. %

598,648 00

7° Les six postes qui précèdent forment un capital de fr. 188,868,426-96; en restreignant la dépense du chemin de fer au dernier chiffre mentionné plus haut, c'est-à-dire à fr. 216,535,409-38, on trouve que le complément de la dette qui prend sa source dans l'établissement et l'exploitation du chemin de fer est de

27,466,982 42 1,373,349 12

Cette dernière somme est couverte en partie par la dette flottante actuelle et en partie par les emprunts forcés décrétés en 1848, qui ont réduit le découvert antérieur.

L'intérêt en est également porté à 5 p. % .

Résultat fr. 216,535,409 38 9,650,686 05

L'intérêt ainsi fixé revient à fr. 4-45 p. % du capital de la dette contractée.

Selon le compte rendu des opérations du chemin de fer de l'exercice de 1848, l'excédant des recettes sur la dépense de cet exercice a été de fr.

3,541,502 95

Il y a lieu d'ajouter à cette somme les produits indirects renseignés à l'annexe XXVIII du compte rendu des opérations du chemin de fer qui ont été perçus par l'administration des domaines et de la douane.

75,560 76

M. le Ministre des Travaux Publics a cru pouvoir augmenter encore ce chiffre du montant de la remise accordée pour trans-

A reporter. . 5,417,063 71

Report. 3,417,063 61

port de militaires, de détenus, de douaniers, d'indigents, de dépêches de la poste, etc. (voir l'annexe XXIX), s'élevant à fr. 743,616-93; cependant on doit admettre que de pareils transports se font également à des prix réduits par des entreprises particulières, et dès lors il ne paraît pas que l'on puisse porter convenablement l'intégralité de ce chiffre en recette; déjà une somme de fr. 231,638-91 est comprise dans le chiffre de fr. 3,341,502-93 pour transports de militaires et de détenus; le projet de loi soumis aux délibérations de la Chambre ne fixe d'ailleurs qu'à 30 p. % du tarif général le prix des transports de ces deux catégories. On croit donc agir très-largement en ajoutant encore pour ces sortes de transports aux produits constatés, une somme de 300,000 00

L'excédant des recettes sur les dépenses en 1848 serait donc de fr. 3,717,063 71

Le revenu net tel qu'il vient d'être établi pour l'exercice 1848 correspond à un intérêt de fr. 1-76 p. % de la dette contractée par l'État pour la construction et l'exploitation du chemin de fer au 31 décembre 1848, tandis que l'intérêt payé sur cette même dette est de fr. 4-43 p. %.

Les intérêts de la dette contractée étant, comme nous l'avons établi, de fr. 9,630,686 05

L'excédant des recettes sur les dépenses d'exploitation, de . . . 3,717,063 71

Le déficit du produit net du chemin de fer de l'exercice 1848
s'est élevé à fr. 5,913,622 34

Il est vrai que de graves événements ont exercé une influence défavorable sur le produit de notre railway en 1848 et que cette situation ne peut pas être considérée comme normale, même sous l'empire du tarif actuel. Mais d'un autre côté, on ne peut se dissimuler qu'il arrive bien peu d'années pendant lesquelles on ne puisse avec quelqu'apparence de fondement attribuer la modicité des produits soit à des circonstances politiques, soit au prix élevé des denrées alimentaires, soit à une crise commerciale ou financière. Disons cependant que la situation se présente sous un aspect moins défavorable pour les années antérieures à 1848, et que l'exercice 1849 dont le produit net n'a pas été officiellement publié, présente une amélioration notable et que le déficit est réduit d'un million quatre cent mille francs environ comparativement à celui de 1848.

Mais le déficit, ne fût-il que de trois ou quatre millions, il peserait encore très-lourdement sur le budget et imposerait à la généralité des charges que l'on doit s'efforcer de faire disparaître ou du moins d'alléger dans les limites du possible.

Certes, on ne peut méconnaître les avantages considérables que le pays retire indirectement de l'exploitation du chemin de fer. Cette considération cependant ne nous dispense pas de rechercher les moyens de le rendre plus productif; l'art. 5 de la loi du 1^{er} mai 1854 veut que les péages du chemin de fer couvrent à la fois les intérêts et l'amortissement des emprunts à contracter pour sa construction

ainsi que les dépenses d'entretien et d'exploitation de cette nouvelle voie ; si le vœu de la loi ne peut être entièrement rempli, tâchons du moins que le mécompte soit réduit à de moindres proportions, en veillant à ce que le mouvement de circulation sur le chemin de fer ne subisse pas d'atteinte sensible.

Quels sont les moyens les plus propres à employer pour atteindre ce but ?

Les uns pensent que pour augmenter le revenu du chemin de fer il faut relever les tarifs ; d'autres prétendent qu'il faut les abaisser.

Au milieu de ces opinions divergeantes le Gouvernement lui-même reste dans le doute ; il espère que l'uniformité du tarif qu'il propose d'établir, fournira des données nouvelles et décisives pour décider la question en pleine connaissance de cause.

La majorité de la section centrale croit avoir démontré suffisamment que cet espoir repose sur une erreur de fait.

Si donc nous voulons un produit plus élevé ou même une expérience nouvelle et sérieuse, force nous est d'aviser à une autre combinaison que celle qui nous est proposée par le projet de loi.

Nous sommes d'accord avec le Gouvernement sur ce point que l'abaissement des prix de transport a pour effet d'accroître la circulation ; mais il est très-problématique à nos yeux que cet accroissement soit tel qu'il puisse tout à la fois compenser la réduction des péages et couvrir la dépense supplémentaire d'exploitation qu'entraîne le surcroît de mouvement, et à plus forte raison que cet accroissement donne lieu à une augmentation de produit net.

Nous admettons également comme un fait constant que plus grande est la différence entre le prix de deux classes de voitures et plus les voyageurs désertent la classe supérieure ; à cette cause, il faut en ajouter une seconde, signalée dans le rapport de la commission qui a été chargée d'élaborer le projet de loi : des améliorations notables ont été apportées aux chars-à-bancs et aux waggons, améliorations, dit la commission, qui ont eu pour résultat immédiat de provoquer parmi les voyageurs un déclassement considérable ; les événements politiques, en portant atteinte à la fortune d'un grand nombre de personnes, en ont créé une troisième.

En 1847, le nombre de voyageurs de 1^{re} classe était de $11 \frac{22}{100}$ p. % de la totalité ; celui des voyageurs de 2^e classe de $24 \frac{64}{100}$ p. % ; en 1848, ce nombre n'est plus que de $8 \frac{77}{100}$ p. % pour la 1^{re} classe et de $20 \frac{96}{100}$ p. % pour la seconde ; quant au produit, il était, en 1847, de 28 p. % pour la 1^{re} classe et de 34 p. % pour la 2^e classe ; en 1848, la proportion du produit est descendue à 24 p. % pour la 1^{re} classe et à 31 p. % pour la 2^e classe.

Si les expériences que nous avons faites ne sont pas décisives, il faut bien, quoi qu'on en ait dit, s'enquérir des mesures que l'intérêt privé a inspirées dans d'autres pays. Les circonstances ne sont pas tellement exceptionnelles en Belgique, que nous ne puissions trouver d'utiles enseignements dans ce qui se pratique ailleurs. Si d'une part nous n'avons pas, comme en France et en Angleterre, une immense capitale à laquelle aboutissent nos chemins de fer, on doit convenir d'autre part, qu'il n'est peut-être pas de pays qui, dans un cercle aussi circonscrit que celui qui embrasse nos chemins de fer, renferme autant de villes riches et populeuses et une aussi forte agglomération d'habitants.

Un fait qui mérite notre attention c'est que les entreprises particulières, sauf de très-rare exceptions, ont toutes adopté des tarifs beaucoup plus élevés que les nôtres. Il est vrai que beaucoup de ces sociétés pas plus que nous ne retirent complètement les intérêts du capital employé à la construction des chemins de fer ; mais peut-on croire que sur tant de points différents, en Angleterre, en France, en Allemagne, dans les Pays-Bas, les administrations de ces sociétés, la plupart composées d'hommes éclairés, aient toutes, chacune opérant isolément, pris une détermination contraire aux intérêts qui leur sont confiés ? que partout l'intérêt privé se soit trompé en choisissant des tarifs plus élevés que les nôtres, et que nous seuls, malgré le déplorable résultat financier que nous avons signalé, soyons dans le vrai, en adoptant les tarifs les plus bas ?

Afin de fournir à la Chambre des points de comparaison, nous indiquons ci-dessous les prix de différents tarifs par lieue de cinq kilomètres :

	1 ^{re} cl.	2 ^e cl.	3 ^e cl.	4 ^e cl.
En Belgique la moyenne est de . . . fr.	» 38 1/2	» 29	» 18	» 00
En Angleterre, pour les chemins de fer aboutissant à Londres, les prix pour la même distance sont de	» 74	» 53	» 30	» 00
Id. pour les autres chemins de fer . . .	» 69	» 52	» 33	» 00
Pour les chemins de fer écossais . . .	» 67	» 48	» 33	» 00
Id. irlandais . . .	» 53	» 45	» 27	» 00
En France, pour le chemin de fer du Havre.	» 58	» 50	» 31 7/10	» 00
Id. chemin de fer du Nord . . .	» 30	» 37 1/2	» 27 1/2	» 00
Id. chemin de fer de Paris à Lyon . .	» 51 1/2	» 57 3/4	» 28 4/5	» 00
Id. chemin de fer de Chartres . . .	» 30	» 37 1/5	» 28 1/2	» 00
En Allemagne, pour le chemin de fer rhénan, de fr.	» 55	» 40	» 28	» 00
Pour le chemin de fer de Dusseldorf à Elberfeld, de	» 58	» 42	» 29	» 25
Pour le chemin de fer de Berlin à Magdebourg, de	» 50	» 33	» 21	» 00
La moyenne du prix des places des chemins de fer prussiens est de	» 52	» 37	» 25	» 00
Dans les Pays-Bas, pour le chemin de fer d'Amsterdam à Rotterdam, de	» 62	» 50	» 31 7/10	» 00

Nous ne multiplierons pas ces citations ; nous nous bornerons à ajouter que les tarifs des chemins de fer d'Italie et d'Autriche sont établis dans les mêmes proportions.

On voit qu'en général, les tarifs des chemins de fer étrangers sont de 30, 40, 50 et jusqu'à 90 p. % plus élevés que le nôtre.

Un membre de la section centrale a fait observer que, sur plusieurs chemins de fer, il est accordé une plus forte tolérance qu'en Belgique pour le transport gratuit des bagages, ce qui équivaut à une réduction du tarif. Il est vrai qu'en France l'exemption de péage s'applique sur certaines lignes à 30 kilogrammes de bagages, mais elle est restreinte à 15 kilogrammes sur plusieurs autres ; en Belgique,

l'exemption n'est accordée que pour 20 kilogrammes, à la condition que les objets transportés puissent être placés sous les bancs des voitures sans inconvénient pour les voyageurs, et c'est là une faculté dont on use fréquemment. On comprendra, du reste, combien la charge qui résulte du transport des bagages est de peu d'importance dans la comparaison des tarifs, quand on voudra bien rapprocher la moyenne du parcours de chaque voyageur, en Belgique, qui a été de 33 kilomètres en 1848, et la moyenne du prix de transport des bagages qui a été de 12 centimes, c'est-à-dire d'un peu plus de $\frac{1}{3}$ de centime par kilomètre. Cette moyenne est d'ailleurs beaucoup plus forte qu'en Belgique, pour le chemin de fer rhénan, et à peu près la même pour tous les chemins de fer prussiens réunis.

Il est encore à observer que, lorsque les bagages sont considérables, on a ici toute facilité de les faire transporter à un prix infime par les convois de marchandises.

La majorité de la section centrale, animée du désir de mettre un terme à un état de choses qui grève nos finances et fournit des armes puissantes aux adversaires de l'exploitation des chemins de fer par l'État, a recherché les moyens d'y porter remède tout en altérant le moins possible les avantages dont jouissent actuellement ceux qui font usage du chemin de fer.

En Angleterre, on a organisé avec succès des convois de grande vitesse dont les prix des places sont plus élevés que ceux des convois ordinaires, ou qui n'offrent que des places de 1^{re} classe seulement ou de 1^{re} et de 2^e classe; ces convois présentent un double avantage: le bénéfice du temps, et l'économie des dépenses. Une des sections de la Chambre a recommandé l'examen de ce système à la section centrale.

Sur le chemin de fer de Londres à Southampton, on a établi des convois de grande vitesse, n'ayant que des places de 1^{re} et de 2^e classe, savoir la 1^{re} à 20 shillings et la 2^e à 14 shillings; pour les convois ordinaires les prix des places sont pour la 1^{re} classe, 14 shillings, c'est le prix de la 2^e classe du convoi de vitesse; la 2^e classe (convoi ordinaire), 10 shillings; la 3^e, 0 shillings 6 pence.

Sur le chemin de fer de Londres à Brighton, il n'y a pour les convois à grande vitesse que des voitures de 1^{re} classe, dont les places sont de 13 shillings; pour les convois ordinaires, au contraire, il y a quatre classes, savoir :

1 ^{re} classe.		10 sh.
2 ^e id.		8 sh.
3 ^e id.		5 sh. 4 p.
4 ^e id.		4 sh. 2 p.

Le chemin de Londres à Liverpool n'offre également que des places de 1^{re} classe pour le convoi à grande vitesse. Le prix est de 45 shillings.

Pour le même trajet les prix des places des convois ordinaires sont pour la :

1 ^{re} classe.		37 sh.
2 ^e id.		27 sh.
3 ^e id.		17 sh. 6 p.

Sur le chemin de fer de Londres à Folkestone, il n'y a également que des voitures de 1^{re} classe pour les convois de grande vitesse.

La commission instituée par M. le Ministre des Travaux Publics pour préparer le projet de loi de tarification, s'est occupée de la question de savoir s'il n'y aurait pas lieu de créer aussi en Belgique deux classes de convois pour les voyageurs : des trains de petite vitesse desservant la généralité des stations et des haltes ; des trains de grande vitesse ne desservant que les localités d'une certaine importance et pouvant ainsi accélérer leur marche par l'économie du temps résultant de la suppression des points d'arrêt secondaires.

Les documents qui nous ont été communiqués nous apprennent que, dans une première séance, cette question a été résolue *affirmativement* par la commission.

Une autre proposition lui avait été soumise ; celle d'établir des prix plus élevés pour les convois de grande vitesse que pour les convois ordinaires.

Il résulte du rapport de la commission, en date du 23 juin 1849, joint à l'exposé des motifs du projet, qu'aucune résolution n'a été prise à cet égard ; son avis a été d'ajourner à une époque ultérieure la mesure relative à l'établissement des convois de grande vitesse ; cette commission ayant conseillé l'épreuve du tarif uniforme , a craint que la mise à exécution immédiate des convois de grande vitesse ne fût de nature à empêcher que, dans la nouvelle expérimentation , on pût assigner au tarif l'influence qui doit lui être attribuée en propre. Elle ne s'est donc arrêtée devant aucune difficulté qui tint à l'exécution du système en lui-même.

Aujourd'hui, dit la commission, la plupart des convois de voyageurs font des haltes fréquentes ; ils sont de plus encombrés de voitures à petites marchandises, à bétail, à chevaux et même à grosses marchandises ; les heures de départ enfin sont réglées pour beaucoup de convois, de manière à satisfaire autant que possible aux besoins des stations intermédiaires ; il en résulte clairement des retards et des inconvénients plus ou moins grands pour les relations entre les stations principales ; ces relations sont ainsi sacrifiées, jusqu'à un certain point, à des relations secondaires, alors qu'à raison de leur importance, sous le double rapport de l'intérêt du pays et des recettes du chemin de fer, elles mériteraient à tous égards d'être plus favorisées.

Les convois de grande vitesse, nous l'avons déjà dit, ont pour effet d'épargner du temps et d'éviter des dépenses aux voyageurs. En offrant ce double avantage, le chemin de fer ne pourrait-il réclamer une compensation dans une certaine élévation des prix ? Un voyageur de Bruxelles par exemple, qui, aujourd'hui, ne pourrait faire le voyage de Liège ou de Charleroy et y vaquer à ses affaires sans être tenu à quelque dépense, au sacrifice d'une journée entière et souvent même à passer la nuit hors de chez lui, évitera ces frais et cette perte de temps en faisant usage des convois de grande vitesse. On a objecté que, dans certaines localités, le choix des intéressés ne serait pas libre entre les deux espèces de convois, par la raison que c'est le moment où les affaires se traitent dans les villes de leur destination qui doit nécessairement déterminer l'heure de leur départ. Comme il s'agit ici de localités de quelque importance, il n'est pas douteux que les convois ordinaires qui y passeront ou qui y prendront leur point de départ ne soient établis en nombre suffisant pour satisfaire aux exigences légitimes.

La section centrale, guidée par les mêmes considérations que la commission, mais n'ayant pas comme elle foi dans l'efficacité de la nouvelle expérience qu'on se pro-

pose de faire, s'est prononcée en faveur de l'établissement de convois de grande vitesse, à la majorité de quatre voix contre deux. Toutefois, loin de proposer l'adoption des tarifs élevés qui ont été créés ailleurs pour cette espèce de convois, elle s'est arrêtée à des prix de beaucoup inférieurs aux péages même les plus modérés qui se perçoivent sur les chemins de fer étrangers pour les convois ordinaires; ce serait donc à tort que l'on donnerait la qualification de tarif élevé à celui qu'elle a admis pour les convois de grande vitesse et que nous indiquerons plus bas.

Des membres ont été d'avis qu'à l'exemple de ce qui se pratique en Angleterre, il y avait lieu, dans l'intérêt du trésor, de ne composer les nouveaux convois que de voitures de 1^{re} et 2^e classe; d'autres ont pensé qu'il pourrait en être ainsi pour certaines sections parcourues par de nombreux convois, alors qu'indépendamment de ceux de grande vitesse, il y en a d'autres en nombre suffisant pour satisfaire aux besoins des voyageurs; mais que, pour certaines sections, la suppression d'une classe pourrait faire naître la nécessité d'augmenter le nombre de convois de petite vitesse, ce qui occasionnerait un accroissement de dépense; on a allégué également que le chemin de fer étant la chose de tous devait offrir des places de toutes classes pour toute espèce de convoi.

La majorité de la section centrale a décidé que la loi établirait le prix des places des convois à grande vitesse pour chacune des trois classes de voitures, mais qu'on laisserait au Gouvernement la latitude de les composer de voitures de 1^{re} et 2^e classe seulement ou de voitures des trois classes selon les circonstances locales.

Pour atteindre le but qu'on se propose, il faut nécessairement qu'il y ait une forte différence de rapidité entre les convois de grande vitesse et les convois ordinaires, et qu'en général ces derniers transportent des marchandises en même temps que des voyageurs et s'arrêtent fréquemment pour recueillir les habitants des petites localités; on conçoit, en effet, que s'il n'y avait pas une différence bien tranchée dans la rapidité des deux espèces de convois, on délaisserait souvent ceux dont les prix sont plus élevés; d'un autre côté, en utilisant les convois de marchandises, on réalisera une économie dans les frais d'exploitation. Par ces motifs, la section a adopté l'opinion que les convois de grande vitesse devaient faire neuf à dix lieues à l'heure au *minimum* et que les convois de petite vitesse n'en feraient que la moitié au *maximum*.

Il importait aussi de mettre une entrave au déclassement dont les causes ont déjà été signalées; si les prix actuels étaient augmentés dans la même proportion pour chaque classe de voiture des convois de grande vitesse, il en résulterait que les différences de prix d'une classe à l'autre s'accroîtraient encore et que, par conséquent, la cause du déclassement des voyageurs deviendrait plus puissante. La section a donc modifié, pour les convois de grande vitesse, les rapports actuels des prix des différentes classes de voitures, rapports qui d'ailleurs ont eux-mêmes été fixés arbitrairement. Elle propose de les fixer comme suit :

- Fr. » 09 par kilomètre, pour les diligences;
- » 07 id. pour les chars-à-bancs;
- » 05 id. pour les waggons.

Ce qui revient, par lieue de 5 kilomètres :

- A fr. » 45 pour les diligences ;
 » 55 pour les chars-à-bancs ;
 » 25 pour les waggons.

Bien qu'une commission composée d'hommes pratiques et compétents ait voté le principe de l'établissement de convois de grande vitesse et que, par conséquent, on ne puisse douter de la possibilité de l'exécution de cette mesure, nous ne nous sommes pas dissimulé que, dans l'état actuel des choses, elle pourrait cependant rencontrer en Belgique de graves difficultés, par suite de la grande multiplicité des convois qui parcourent certaines lignes. Aussi la section centrale a été d'avis que la création du télégraphe électrique sur toutes nos lignes était indispensable pour assurer la bonne marche de ce service et écarter tout danger pour la sécurité des voyageurs.

La section centrale a vu avec plaisir que le Gouvernement, dans notre séance du 22 de ce mois, a réclamé de la Chambre les crédits nécessaires pour en faire l'application à notre railway.

M. le Ministre des Travaux Publics n'a pas cru pouvoir se rallier à la proposition de créer dès à présent des convois de grande vitesse, par la raison principale que cette mesure nuirait à la nouvelle expérience que le Gouvernement attend de l'uniformité des droits.

La section centrale ayant été chargée par les sections de réclamer quelques renseignements qui peuvent être utiles à la discussion, reproduit ici les demandes qui ont été faites et y joint les réponses auxquelles elles ont donné lieu de la part du Département des Travaux Publics.

*Questions posées au sujet du projet de loi
concernant le tarif des voyageurs.*

La 1^{re} section demande qu'il soit fourni un état comprenant l'ensemble des chemins de fer de l'État, sur les points suivants :

1° La moyenne, par année, des dépenses de toute nature.

Réponses.

En répondant à la première question comme aux suivantes, nous ne ferons remonter nos renseignements que jusqu'à l'année 1844, parce que c'est à partir de cette année seulement que le réseau complet du chemin de fer a été exploité. Les chiffres ci-dessous indiquent la dépense réelle et totale de chaque année, d'après les comptes-rendus :

1844.	 fr.	5,765,430 80
1845.		6,521,575 48
1846.		7,245,766 52
1847.		9,318,860 77
1848.		8,766,241 61

La moyenne, par année, des dépenses de toute nature, pendant ces cinq années, a donc été de fr. 7,485,575-05.

2° La partie de cette dépense applicable :

A. Aux voyageurs et aux bagages, chaises de poste et chevaux transportés en même temps que les voyageurs proprement dits ;

B. Aux marchandises de toute nature.

Il est impossible de répondre à la deuxième question avec une rigoureuse exactitude. En effet, non-seulement on ne saurait préciser, d'une manière absolue, pour quelle part les convois de voyageurs contribuent dans l'usure de la voie, dans les frais généraux et dans un grand nombre d'autres éléments de la dépense totale ; mais il est à remarquer que les bestiaux et les petites marchandises se transportant souvent par les mêmes convois que les voyageurs, on se tromperait en reportant sur ces derniers la dépense totale des convois qui les transportent. Chaque fois que l'administration a cherché à se rendre compte de la part proportionnelle de la dépense afférente au transport des voyageurs et à celui des marchandises, elle l'a fait en répartissant la dépense proportionnellement au nombre des lieues parcourues par les convois de chaque nature. C'est sur cette base en quelque sorte conjecturale, mais la seule possible et la plus rapprochée de la vérité, que sont établis les chiffres suivants :

A. Part de la dépense applicable aux voyageurs :

1844.	. . . fr.	5,776,537	18
1845.		3,476,866	51
1846.		5,622,883	26
1847.		4,286,673	93
1848.		4,293,438	58

B. Part de la dépense applicable aux marchandises :

1844.	. . . fr.	1,989,073	62
1845.		2,844,708	97
1846.		5,622,883	26
1847.		5,052,184	82
1848.		4,470,783	23

3° Le nombre de voyageurs-lieues :

A. Pour la 1^{re} classe, *B.* pour la 2^e classe, *C.* pour la 3^e classe, *D.* pour les militaires et autres à prix réduits, après avoir toutefois transformé en voyageurs-lieues les tonnes de bagages, les chaises de poste et les chevaux qui auront été transportés en

Nous donnons séparément ci-dessous la réponse à la première et à la deuxième partie de cette demande. On peut en effet indiquer avec précision le nombre des voyageurs-lieues de chaque classe, en multipliant le nombre des voyageurs par le nombre des lieues qu'ils ont parcourues.

même temps que les voyageurs proprement dits.

Mais on conçoit difficilement comment on peut transformer en un certain nombre de voyageurs-lieues les bagages, les chaises de poste et les chevaux, et surtout les transformer en voyageurs de telle classe plutôt que de telle autre. En cherchant à pénétrer le sens que l'auteur a voulu attacher à la question, nous avons supposé qu'il désire savoir à quel nombre de voyageurs-lieues de chaque classe répond le produit du transport des bagages, celui des voitures, et celui des chevaux et bestiaux ; et pour faire ce calcul, qui, on le sent, ne peut être qu'hypothétique, nous avons d'abord réparti le produit total proportionnellement au nombre des voyageurs réels de chaque catégorie ; ensuite nous avons divisé cette part proportionnelle du produit par le prix moyen du transport des voyageurs par classe et par lieue.

Voici les résultats auxquels nous sommes arrivés.

VOYAGEURS-LIEUES PAR CLASSE.

	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.
1844.....	4,104,111	7,660,999	12,215,150
1845.....	4,552,731	8,007,961	11,826,537
1846.....	4,895,567	8,628,800	12,941,005
1847.....	5,000,836	7,981,775	15,600,638
1848.....	5,595,035	6,169,609	15,498,001

Produit des bagages, voitures, chevaux et bestiaux et nombre de voyageurs-lieues de chaque classe auquel ce produit répond, en répartissant le produit dans la proportion du nombre des voyageurs réels de chaque classe.

ANNÉES.	PRODUIT.	NOMBRE DE VOYAGEURS-LIEUES AUQUEL CE PRODUIT RÉPOND.		
		1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.
1844	725,905 12			
1845	701,526 09			
1846	781,797 00			
1847	807,242 52			
1848	604,399 67			

4° Le nombre de tonnes-lieues de marchandises, *A* du tarif n° 1, *B* du tarif n° 2, *C* du tarif n° 3, après toutefois avoir transformé ou réduit le bétail en tonnes-lieues de marchandises.

Le nombre de tonnes-lieues de marchandises transportées par les chemins de fer belges n'a jamais été calculé jusqu'ici. La base des tarifs ayant été complètement changée pendant le courant de l'année 1848, j'ai compris la nécessité d'établir un semblable calcul, afin de pouvoir me rendre compte de l'influence de ce changement sur les quantités de marchandises transportées et sur les produits. Ce travail, rendu excessivement long et pénible par la complication des tarifs antérieurs et par le mode de la tenue des écritures, a occupé exclusivement huit à dix employés pendant près de huit mois. Les chiffres qui sont indiqués ici sont extraits du rapport auquel ce travail a donné lieu. On comprend, par la raison que je viens d'indiquer, qu'il n'est impossible de répondre quant aux années antérieures à 1848.

Le bétail n'a pu être transformé en tonnes-lieues de marchandises, d'abord parce qu'il n'est pas tarifié au poids, et ensuite parce qu'il est transporté, le plus souvent, par les convois de voyageurs.

Tonnes-lieues de marchandises du tarif n° 1 :

Période du 1 ^{er} janvier au 31 août 1848 (ancien tarif n° 4) fr.	360,515
Période du 1 ^{er} septembre au 31 décembre (tarif n° 1). . . .	108,416
Total pour l'année. fr.	468,929

Tonnes-lieues de marchandises du tarif n° 2 :

Période du 1 ^{er} janvier au 31 août 1848 (ancien tarif n° 7) fr.	688,681
Période du 1 ^{er} septembre au 31 décembre (nouveau tarif n° 2)	1,033,759
Total pour l'année fr.	1,722,421

Tonnes-lieues de marchandises du tarif n° 3 :

Période du 1 ^{er} janvier au 31 août 1848 (ancien tarif n° 5, 6 et 8)	fr. 8,110,444
Report	8,110,444

	A reporter. . . 5,111,444
Période du 1 ^{er} septembre au	
31 décembre (nouveau tarif	
n° 5)	2,646,125
Total pour l'année	fr. 7,756,569

La 1^{re} section demande encore qu'il soit fourni un tableau du mouvement des voyageurs et des recettes, mois par mois, depuis le 1^{er} janvier qui a suivi l'ouverture du chemin de fer de Tournay à Mouscron.

(Ce tableau sera déposé sur le bureau pendant la discussion du projet de loi).

Examen des articles du projet de loi.

Les sections adoptent cet article ; toutefois la 6^e section propose de supprimer **ART. 1.** les mots *à partir du 1^{er} février 1850*, et de les remplacer par ceux : *dix jours après la promulgation de la loi*.

M. le Ministre des Travaux Publics, consulté sur la modification proposée par la 6^e section, a répondu que « dans l'intérêt de la comptabilité il était à désirer » que le nouveau tarif fût appliqué à partir du 1^{er} d'un mois ; que d'un autre » côté, on aura besoin d'un certain laps de temps après la promulgation de la loi » pour établir et faire imprimer les tarifs ; que la modification à apporter à » l'art. 1^{er} résultera de l'époque à laquelle on présumera que la loi pourra être » promulguée. » En conséquence, ce haut fonctionnaire pense qu'il convient d'attendre la discussion pour présenter un amendement à cet article, et annonce qu'il proposera de fixer la date de la mise à exécution de la loi au deuxième 1^{er} de mois suivant sa promulgation.

La section centrale adopte l'art. 1^{er}, sauf l'époque de la mise à exécution de la loi qui est réservée dans le sens des observations du Gouvernement. Toutefois, sur la proposition de M. le Ministre des Travaux Publics qui a signalé une lacune dans le projet, elle ajoute après les mots : *les prix de transport, ceux des voyageurs et des bagages*.

Les 2^e, 3^e, 4^e, 5^e et 6^e sections adoptent cet article.

ART. 2.

La 1^{re} section demande que les bases de la tarification des distances soient fixées par la loi et appliquées par arrêté royal.

M. le Ministre des Travaux Publics, à qui cette proposition a été communiquée, a répondu de la manière suivante :

« Je pense que les bases de la taxe et les distances auxquelles elles doivent être » appliquées étant déterminées par la loi, on peut laisser au Ministre le soin de » faire les tarifs qui n'en sont que l'application. »

Des membres de la section centrale font observer que des erreurs peuvent s'être glissées dans le tableau des distances que l'on propose d'annexer à la loi, et qu'une fois ce tableau décrété, par la loi même, il ne dépendrait plus du Gouvernement de les rectifier, tandis qu'en réglant ces distances par arrêté royal, il restera

toujours facultatif au Gouvernement de faire disparaître les inexactitudes qui pourraient se révéler par la suite.

La difficulté principale que présente la fixation des distances auxquelles le tarif de la taxe doit être appliqué, consiste dans la réduction à établir du chef des courbes que décrivent certaines lignes, telles que celles de Bruxelles à Louvain, de Bruxelles à Gand, etc.

Un membre de la section centrale donne à cet égard quelques indications :

De Bruxelles à Louvain, dit-il, le parcours par le chemin de fer est de 44 kilomètres ;

Le tarif est réglé d'après un parcours de 34 kilomètres ;

La distance à vol d'oiseau est de 22 kilomètres ;

De Bruxelles à Verviers la taxe est établie sur 129 kilomètres, le parcours est de 139 kilomètres ;

Il est donc accordé comme pour le voyage de Bruxelles à Louvain une réduction de 10 kilomètres à cause du détour par Malines.

De Bruxelles à Termonde la taxe est établie à raison de 37 kilomètres, et la distance parcourue est de 47 kilomètres ; c'est donc toujours la même déduction de 10 kilomètres pour le détour de Malines.

Pour le trajet de Bruxelles à Gand la déduction est portée à 12 kilomètres, en considération de ce que la voie directe serait par Alost.

A l'observation qui est faite que la voie la plus courte de Courtray à Bruxelles serait par Audenarde et qu'il n'a pas été tenu compte de cette circonstance dans le tableau des distances, il est répondu qu'il n'y avait pas de route de Courtray à Audenarde au moment de la construction du chemin de fer, et que c'est l'état de choses existant à cette époque qui a seul pu être pris en considération pour déterminer les déductions à accorder sur les distances parcourues.

On signale également que le chemin de fer de Bruxelles à Mons fait un certain détour qui aurait dû être pris en considération ; mais on objecte que ce détour n'est que le résultat d'accidents de terrain.

De Bruxelles à Charleroy la distance parcourue est de 72 kilomètres ; la taxe en raison du détour est établie sur une distance de 62 kilomètres. La déduction est donc de 10 kilomètres.

De Bruxelles à Namur la taxe est établie en raison de 84 kilomètres bien que les distances parcourues soit de 109 kilomètres, la déduction est donc de 25 kilomètres.

L'honorable membre fait remarquer que la distance parcourue de Bruxelles à Ath est de 65 kilomètres et que malgré un détour considérable, il n'est accordé aucune déduction d'après le tableau des distances ; il ajoute que de Bruxelles à Tournay le détour est de 4 lieues et que la taxe est établie d'après toute la distance parcourue qui est de 97 kilomètres ; il demande que l'on établisse proportionnellement pour ces routes les mêmes déductions que pour celles qui suivent d'autres directions.

D'autres membres représentent que l'on ne peut appliquer aux chemins de fer concédés les mêmes règles qu'aux chemins de fer de l'État ; que ce serait porter atteinte aux droits des concessionnaires.

Un amendement ayant pour objet de déterminer par la loi les déductions à

accorder sur chaque ligne en raison des détours, n'a pas été adopté par la majorité de la section centrale.

Un autre amendement est présenté pour remplacer les mots : *conformément au tableau annexé à la présente loi* par ceux : *conformément à un tableau à fixer par arrêté royal*.

Ce dernier amendement est adopté par quatre voix contre une et une abstention.

Les sections adoptent cet article sans observation.

ART. 3.

La section centrale considérant que, d'après ses propositions, le tarif doit être augmenté pour les convois de grande vitesse et qu'en général ce tarif ne s'appliquera pas à de petites distances, a été d'avis qu'il n'y avait pas lieu d'ajouter un kilomètre aux distances parcourues par les convois de cette nature; elle a pensé en outre que les motifs de la perception du supplément de taxe ne devaient pas être énoncés dans la loi et que, par conséquent, il y avait lieu de supprimer les mots : *pour représenter les frais d'embarquement des voyageurs*.

Elle propose donc de rédiger l'article comme suit :

« A chacune des distances indiquées audit tableau, parcourues par les convois de petite vitesse, on ajoutera une longueur constante d'un kilomètre. »

La 3^e section, sans prendre aucune résolution, charge son rapporteur de discuter en section centrale la question relative à l'établissement de convois de grande vitesse et à l'augmentation du tarif pour ces convois.

ART. 4.

Les autres sections ne font pas d'observation.

Les explications données dans la partie de ce rapport qui renferme la discussion générale dispensent d'entrer ici dans d'autres considérations relativement aux convois de grande vitesse que la section centrale propose d'organiser.

Nous dirons un mot d'une autre mesure que plusieurs membres de la section voudraient voir introduire; il s'agit de convois qui, certains jours de la semaine, seraient dirigés vers les localités où se tiennent de grands marchés et s'arrêteraient dans les communes situées le long du chemin de fer qui alimentent principalement ces marchés. M. le Ministre des Travaux Publics, présent à la séance, a déclaré que son intention, déjà antérieurement manifestée, était de satisfaire à ce vœu. Il lui a été demandé également s'il ne conviendrait pas de donner à ceux qui feraient usage de ces convois la faculté de prendre à la fois des billets d'aller et de retour avec une modération de péage; le but d'une pareille mesure serait d'engager les habitants des campagnes, qui vont porter des marchandises au marché, à prendre encore place au convoi pour le retour, quoique débarrassés de leur fardeau.

Ce haut fonctionnaire, dans le but de rendre plus complète l'expérience qu'il espère obtenir de l'uniformité du tarif, a exprimé le désir qu'une semblable disposition ne fût pas insérée dans la loi. Aucun amendement n'ayant été proposé, la section n'a pas eu à se prononcer sur cette question, et comme la taxe reste la même pour les convois de marchés que pour ceux de petite vitesse, il est inutile d'en faire mention dans la loi. M. le Ministre a signalé une lacune que présente l'art. 4 du projet : elle consiste en ce qu'il ne règle pas le tarif des bagages. On propose d'appliquer proportionnellement au kilomètre le prix de transport des

bagages actuellement établi par lieue et de fixer à 50 centimes le *minimum* de la taxe. La section centrale adopte cette modification ; de son côté, elle remplit une autre lacune en comprenant dans le même article un paragraphe ayant pour objet d'autoriser le Gouvernement à régler le prix et les conditions des convois spéciaux.

ART. 5. La 4^e section demande d'après quelles règles et sur quelles bases seront appliquées les fractions de cinq centimes, un décime et 25 centimes destinés à arrondir les prix ?

Les éclaircissements déjà fournis sur ce point dans la première partie de ce rapport étaient parvenus au président de la section centrale avant sa première réunion ; M. le Ministre des Travaux Publics ajoute en réponse à la question posée par la 4^e section :

« La proposition de la commission de les arrondir uniformément par cinq centimes est plus rigoureusement juste. Elle prêterait moins à l'arbitraire et offrirait peut-être le moyen d'apprécier, d'une manière plus exacte, les effets du nivellement des prix sur le mouvement et le classement des voyageurs. Mais, d'un autre côté, le système auquel j'ai cru devoir m'arrêter donne plus de facilité pour la perception et permet de ménager pour certaines localités, trop bas tarifées aujourd'hui, la transition à un tarif plus élevé. Elle procurerait en outre, en forçant la fraction partout où les circonstances sembleraient le permettre, un léger accroissement de recettes au trésor. »

La section centrale adopte les deux premiers termes de la proposition du Gouvernement, c'est-à-dire que les prix pourront être arrondis, suivant l'occurrence, par cinq centimes et par décime, mais non par quart de franc.

Elle adopte également une autre proposition faite par M. le Ministre des Travaux Publics, concernant la tarification des bagages, et qui ne demande pas d'explication.

ART. 6. La 5^e section demande que les fonctionnaires voyageant accidentellement pour le service du chemin de fer soient munis d'un document justifiant de leur droit à l'exemption.

M. le Ministre des Travaux Publics a déclaré que cela se fait ainsi aujourd'hui.

La 6^e section propose un deuxième paragraphe ainsi conçu : « Les employés » de la douane qui accompagnent les marchandises en transit. »

La section centrale adopte cet amendement auquel adhère M. le Ministre des Travaux Publics ; il est bien entendu que la même exemption sera accordée aux employés qui retourneront à leur résidence après avoir convoyé des marchandises.

ART. 7. La 1^{re} section demande s'il n'y aurait pas lieu de supprimer tout transport gratuit de fonctionnaires.

M. le Ministre des Travaux Publics fait observer que, dans ce cas, on devrait leur payer des frais de route, ce qui serait plus avantageux pour les fonctionnaires et plus onéreux pour l'État.

Les 4^e et 5^e sections supposent que les cas d'admission au privilège dont il s'agit, seront l'objet d'un règlement administratif.

M. le Ministre des Travaux Publics a fait connaître que les cas prévus par le § 1^{er} sont réglés par des conventions spéciales, mais qu'il regarde comme utile que les bases de conventions de cette nature, de même que l'admission au transport gratuit pour cause d'indigence, soient réglées par des dispositions plus précises que celles qui ont été suivies jusqu'à ce jour.

La 5^e section a demandé en outre la publication des règlements.

La section centrale partage l'opinion émise par M. le Ministre des Travaux Publics, sur l'utilité de règlements plus précis ; elle insiste pour que les règlements ne tardent pas à être décrétés et demande que les dispositions à prendre soient publiées. Ayant remarqué, non sans quelque surprise, que le nombre d'indigents transportés gratuitement pendant l'année 1848 a été de 12,380, elle craint qu'il ne soit fait abus de la disposition du 2^o de l'article ; elle est d'avis que ce n'est que dans des cas tout à fait exceptionnels et bien déterminés qu'il peut être fait usage de la faculté conférée par cette disposition.

L'art. 7 est adopté.

La 1^{re} section demande une réduction du prix des places pour les enfants âgés de moins de huit ans. ART. 8

M. le Ministre des Travaux Publics a fait la réponse suivante :

« D'après le tarif actuel, les enfants âgés de moins de huit ans, sont transportés » gratuitement pour autant qu'ils ne tiennent pas la place d'un voyageur ; je crois » que cette disposition doit être maintenue, mais je ne pense pas qu'il y ait lieu » de la mentionner dans la loi. »

La 5^e section demande que les militaires qui reçoivent une indemnité de route ne soient pas admis à jouir de la réduction.

Voici les observations faites à cet égard par M. le Ministre des Travaux Publics :

« Les renseignements que j'ai l'honneur de mettre sous les yeux de la section » centrale la convaincront que les militaires qui voyagent par chemin de fer ne » reçoivent aucune indemnité de route et ne jouissent d'aucune réduction La » réduction du tarif en faveur du transport des militaires ne profite qu'au Dépar- » tement de la Guerre ; et, à part cette réduction, le transport des militaires par » chemin de fer procure à l'État une économie considérable.

» En effet, lorsque le militaire voyage par d'autres voies, il n'a pas, à la vérité, » droit à sa solde ; mais, en compensation, on paye :

» Au soldat fr.	» 25 par lieue.
» Au caporal	» 30 id.
» Au sous-officier	» 35 id.

» Lorsqu'il voyage, au contraire, par chemin de fer, et que la distance est telle, » comme il arrive dans presque tous les cas, qu'il puisse arriver le même jour à » sa destination, le commandant de place lui remet un coupon pour la distance à » parcourir, et le militaire ne reçoit rien de plus.

» Lorsque la distance est telle qu'il faut plus d'un jour pour la parcourir, le » soldat reçoit sa solde ordinaire, plus un coupon.

» Or, comme la section centrale a pu le voir, le prix moyen du transport, à la » 3^e classe, même sans réduction, n'est que de 18 centimes par lieue. »

La section centrale, après avoir pris connaissance de ce qui précède, adopte l'art. 8.

ART. 9. La 4^e section fait remarquer que les compagnies particulières, en vue de l'accroissement de la circulation et des produits, ont accordé une réduction de prix pour le dimanche, à condition de retour dans la même journée; le Gouvernement ne pourrait-il pas accorder la même faveur, sans trop de difficultés d'exécution et de contrôle?

Voici ce qu'a répondu M. le Ministre de Travaux Publics :

« Ce ne sont pas les difficultés d'exécution ni de contrôle qui ont détourné l'administration de l'adoption de cette mesure; mais c'est la considération que les prix du tarif étant déjà très-bas, les réductions que l'on pourrait accorder ne seraient pas assez notables pour déterminer un mouvement de nature à compenser ces réductions ainsi que la perte résultant des voyages que l'on pourrait remettre au dimanche pour profiter de la diminution de prix. »

La 1^{re} section adopte l'article par cinq voix contre trois et une abstention.

Les 5^e, 5^e et 6^e l'adoptent également.

M. le Ministre des Travaux Publics a proposé à la section centrale une disposition tendante à conférer au Gouvernement le pouvoir de réduire le tarif en ce qui concerné le transport des émigrants et de leurs bagages, en s'appuyant sur les considérations suivantes :

« Notre chemin de fer et le port d'Anvers ont à lutter, sous ce rapport, contre des voies rivales et leur appliquer le tarif ordinaire, ce serait, de fait, les exclure au profit de pays et de ports étrangers; c'est ce que la compagnie rhénane et celle du chemin de fer du Nord ont parfaitement compris. L'amendement proposé permettra au Gouvernement d'étendre la réduction jusqu'à 50 p. %, mais il n'en résulte pas que le Gouvernement usera de ce pouvoir dans toute son étendue. Il en usera suivant ce que lui conseilleront les circonstances et l'intérêt de notre exploitation. »

La section centrale a adopté cet amendement ainsi qu'un simple changement de rédaction également proposé par M. le Ministre des Travaux Publics.

ART. 10. M. le Ministre des Travaux Publics a présenté, à la section centrale, un nouvel article 10, consacrant l'exemption de la taxe pour des bagages d'un poids et d'un volume déterminé; il est ainsi conçu :

« Il sera loisible aux voyageurs de transporter gratuitement tous objets ne dépassant pas un poids de 20 kilogrammes et un volume de 0^m,50 sur 0^m,25 et 0^m,50 et qui pourront être placés sous les banes des voitures sans inconvénients pour les autres voyageurs. »

Au premier aspect, dit M. le Ministre, cette précision paraît de nature à donner lieu à des difficultés fâcheuses et même à des vexations. Mais l'expérience prouve qu'il n'en est point ainsi. Une exemption vague et indéterminée pourrait prêter à des abus et dans le fait la tolérance de l'administration garantit suffisamment les intérêts et les droits du public.

La section centrale a pensé que l'exemption pouvait être accordée jusqu'à concurrence de 25 kilogrammes et qu'il n'était pas nécessaire de déterminer les

dimensions des objets, pourvu qu'ils puissent être placés sous les bancs des voitures sans inconvénients, ce dont les agents de l'administration restent juges.

Moyennant ces modifications, elle admet l'art. 10 nouveau.

Art. 10 ancien devenu art. 11.

La section centrale, tout en approuvant la mesure indiquée à cet article, ne croit pas qu'il soit nécessaire d'en faire une prescription de la loi; elle n'adopte pas l'article parce qu'elle le considère comme inutile.

La section centrale ayant réclamé la communication du rapport de M. l'ingénieur Desart qui devait être annexé à celui de la commission, M. le Ministre des Travaux Publics s'est empressé de lui transmettre non-seulement ce rapport, mais aussi celui de M. l'ingénieur Dandelin; ils sont tous deux joints au présent rapport (annexes n°s I et II).

La section joint également, comme annexes n°s IV et V, à son rapport :

1° Un tableau qui lui a été communiqué par M. le Ministre des Travaux Publics et qui présente le rapport des tarifs, du mouvement et des produits des voyageurs sur les principaux chemins de fer de Prusse, comparativement aux résultats du chemin de fer belge de l'État pour l'année 1847;

2° Un état du mouvement de la recette des voyageurs par mois, depuis le 1^{er} janvier 1843 jusqu'au 31 décembre 1848.

Il nous reste à rendre compte d'une pétition adressée à la Chambre par le conseil communal de Wespelaer et renvoyée à la section centrale par décision du 13 janvier dernier : cette pétition a pour objet d'obtenir le redressement des irrégularités que présente le tarif actuel du prix des places des voyageurs. Il est fait droit à cette réclamation par les dispositions du projet de loi dont ses auteurs n'avaient pu, sans doute, prendre connaissance.

L'ensemble du projet de loi, tel qu'il est amendé par la section centrale, est adopté par quatre voix contre deux. Il se trouve reproduit à la suite du présent rapport, en regard du projet du Gouvernement.

Le Rapporteur,

MERCIER.

Le Président,

N.-J.-A. DELFOSSE.

PROJET DE LOI.

PROJET DU GOUVERNEMENT

Modifié par M. le Ministre des Travaux Publics.

ARTICLE PREMIER.

A partir du..... 1850, 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 conformément au tableau annexé à la présente loi, le kilomètre étant considéré comme l'unité de distance.

ART. 3.

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

PROJET DE LA SECTION CENTRALE.**ARTICLE PREMIER.**

(Comme au projet du Gouvernement.)

ART. 2.

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

ART. 3.

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 à l'heure et ne s'arrêtant qu'aux principales stations.

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

Le prix des places est réglé comme suit :

Pour les convois de grande vitesse :

Fr. 0.09 par kilomètre pour les diligences.

0.07 par kilomètre pour les chars-à-bancs.

0.05 par kilomètre pour les wagons.

Pour les convois de petite vitesse :

Fr. 0.076 par kilomètre pour les diligences.

0.058 par kilomètre pour les chars-à-bancs.

0.036 par kilomètre pour les wagons.

PROJET DU GOUVERNEMENT

Modifié par M. le Ministre des Travaux Publics.

ART. 4.

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

Fr. 0.076 par kilomètre pour les diligences,

0.058 par kilomètre pour les chars-à-banes,

0.036 par kilomètre pour les waggons,

0.006 par kilomètre et par 100 kilogrammes pour les bagages.

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

1^{re} classe 0.70

2^e id. 0.40

5^e id. 0.25

Pour les bagages . . . 0.50

ART. 5.

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

Les prix du tarif des bagages seront appliqués de 10 en 10 kilogrammes en négligeant les fractions de dizaine.

ART. 6.

Seront exempts de toute rétribution les

PROJET DE LA SECTION CENTRALE.

Le *minimum* de la taxe est fixé comme suit pour chaque espèce de convoi :

Fr. 0.70 pour les diligences.

0.40 pour les chars-à-banes.

0.25 pour les waggons.

Le tarif des bagages est fixé à fr. 0.06 par kilomètre et par 100 kilogrammes, et au *minimum* de fr. 0.50.

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

ART. 4 (ancien article 3).

A chacune des distances indiquées au tableau mentionné à l'art. 2, qui seront parcourues par les convois de petite vitesse, on ajoutera une longueur constante d'un kilomètre.

ART. 5.

Dans l'application, les prix de transport des voyageurs seront arrondis, suivant l'occurrence, par cinq centimes ou par décime.

§ 2. (Comme au projet du Gouvernement.)

ART. 6.

Seront exempts de toute rétribution, les

PROJET DU GOUVERNEMENT

Modifié par M. le Ministre des Travaux Publics.

fonctionnaires ou agents de l'État voyageant pour le service du chemin de fer.

ART. 7.

Pourront également être admis à jouir de la dite exemption :

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

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

ART. 8.

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

1° Les troupes voyageant en corps ou par détachements;

2° Les sous-officiers et soldats, en activité de service, voyageant isolément;

3° Les détenus, leurs gardiens, et les voitures servant à leur transport.

ART. 9.

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

1° Pour le transport des émigrants et de 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 10.

Il sera loisible aux voyageurs de trans-

PROJET DE LA SECTION CENTRALE.

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. 7.

(Comme au projet du Gouvernement.)

ART. 8.

(Comme au projet du Gouvernement.)

ART. 9.

(Comme au projet du Gouvernement.)

ART. 10.

Il sera loisible aux voyageurs de trans-

PROJET DU GOUVERNEMENT

Modifié par M. le Ministre des Travaux Publics.

porter gratuitement tous objets ne dépassant pas un poids de 20 kilogrammes et un volume de 0^m,30 sur 0^m,25 et 0^m,30 et qui pourront être placés sous les bancs des voitures sans inconvénient pour les autres voyageurs.

ART. 11.

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

PROJET DE LA SECTION CENTRALE.

porter gratuitement tous objets ne dépassant pas un poids de 25 kilogrammes qui pourront être placés sous les bancs des voitures sans inconvénient pour les autres voyageurs.

ART. 11.

(Supprimé.)

ANNEXES.

N° 1.

A M. MASUI, Président de la commission du tarif des voyageurs.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

Conformément à la décision prise dans la dernière séance, j'ai l'honneur de soumettre à la commission quelques observations sommaires sur divers points de l'importante question qui nous est soumise, ainsi que mes *propositions provisoires* sur le système de tarification à formuler pour le transport des voyageurs par le chemin de fer.

Je dis mes *propositions provisoires* parce que je ne pense pas qu'il soit impossible d'y apporter des modifications utiles, profondes même, et que je serai peut-être le premier à réclamer, lorsque l'épreuve de la discussion en aura fait reconnaître la nécessité. Mon but, en les formulant ici, est donc simplement d'étendre le cercle de nos recherches en offrant de nouvelles bases à la discussion, et de fournir mon contingent à l'œuvre qu'il s'agit d'édifier en commun.

I. Je considère les mémoires et documents publiés ou communiqués par M. Desart, comme mettant principalement en lumière trois faits extrêmement importants :

1° L'influence défavorable exercée par le tarif Nothomb sur la circulation des voyageurs de 3^e classe particulièrement ;

2° L'accroissement de mouvement des voyageurs de la 3^e classe principalement, dû à l'application passagère du tarif Rogier ;

3° Le non fondé de la généralité des appréciations ainsi que des conclusions des divers rapports de la commission royale instituée en 1841, pour suivre l'expérience des tarifs de voyageurs et de marchandises.

II. Je crois que l'examen impartial des faits doit conduire à l'adoption de ce principe : que toute réduction de tarif produit un accroissement de voyageurs et, réciproquement, que toute augmentation de tarif se traduit par une réduction de mouvement, pourvu, bien entendu, que les variations des prix de transport ne soient pas insignifiantes. Mais je ne puis admettre que ces influences soient susceptibles d'être évaluées, même approximativement ; et les parallèles, établis entre diverses périodes d'exploitation, ne me paraissent pas susceptibles de conduire à aucun résultat sérieux.

En supposant, en effet, le même réseau d'exploitation, et le même système de tarification, pendant les mêmes périodes de deux années différentes, il y a certitude absolue que les quantités de mouvement et, par suite, les recettes de

ces deux périodes ne seront pas identiques. Et cependant, alors, il serait souverainement absurde de vouloir attribuer les variations de la circulation à l'influence des tarifs, puisque ceux-ci n'auraient pas varié.

Or, si, dans l'hypothèse d'une identité parfaite, dans le réseau d'exploitation, les résultats peuvent être dissemblables, quel degré de confiance peut-on ajouter à des comparaisons basées sur des réseaux essentiellement différents, alors surtout qu'un semblant de similitude ne peut être établi qu'à l'aide d'artifices de calculs dont la légitimité est souvent fort contestable ?

III. Selon moi, il est donc complètement impossible d'établir une relation déterminée par une formule théorique ou empirique entre les variations des tarifs et les variations du mouvement et de la recette.

IV. C'est en me fondant sur l'insignifiance réelle des résultats à obtenir de la comparaison de choses dissemblables que je partage l'opinion de M. Desart sur l'inapplicabilité à notre chemin de fer, dans des conditions avantageuses, de mesures ou de principes que l'expérience de l'exploitation aurait fait adopter pour des chemins de fer anglais, français ou allemands.

Je pense, comme M. Desart, que c'est en consultant notre propre expérience, en cherchant à se rapprocher du système de tarification qui paraîtrait satisfaire le mieux aux intérêts et aux besoins du pays, que l'on doit s'efforcer de résoudre le problème, et nullement en s'enquérant de ce qui se pratique dans les pays étrangers, pays dont les habitants ne nous ressemblent généralement, ni par les mœurs, ni par les habitudes; dont les relations commerciales, les ressources industrielles ne sont pas les mêmes; où la valeur de l'argent est également différente et dont les voies de communication et de transport doivent nécessairement, comme les nôtres, être établies et régies d'après des principes et dans des conditions appropriées aux exigences locales.

V. Or, l'examen attentif des résultats de l'exploitation démontre à l'évidence que, des quatre systèmes de tarification qui ont successivement régi le chemin de fer de l'État, le système de M. De Theux est incontestablement celui qui paraît avoir donné lieu à la circulation la plus active et que le système Nothomb, au contraire, doit être considéré comme ayant le plus notablement entravé le mouvement et arrêté la progression alors croissante des recettes.

VI. Il semble donc rationnel d'admettre que le tarif Nothomb est une limite supérieure *en Belgique*, que l'on ne pourrait de nouveau atteindre ou dépasser sans compromettre la situation du chemin de fer.

Un retour vers le tarif De Theux, en assurant, au contraire, un accroissement de mouvement, ne pourrait qu'augmenter l'utilité, la popularité du chemin de fer et contribuerait même à l'amélioration de sa position financière, les réductions de prix ne devant pas être tellement exagérées, que leur influence ne puisse être compensée et au delà, par l'augmentation de circulation.

VII. C'est ce double but d'augmenter l'utilité et d'accroître le revenu du chemin de fer que M. Desart se propose d'atteindre en opérant une réduction de 20 p. % sur les prix moyens des trois classes de voyageurs du tarif actuel.

Mais cette proposition soulève deux objections capitales et qui méritent l'examen le plus sérieux :

1^o En partant du principe posé précédemment que toute réduction de prix se traduit par un accroissement de mouvement, la réduction réclamée aurait pour résultat d'augmenter dans un certain rapport, le nombre de voyageurs de 1^{re}, de 2^e et de 3^e classe.

Or, on doit admettre, *à priori*, que l'accroissement de la 1^{re} et de la 2^e classe ne proviendra *généralement* que d'un *déclassement*, c'est-à-dire qu'une certaine catégorie de voyageurs passera du waggon dans le char-à-banc, une autre catégorie du char-à-banc dans la diligence. L'accroissement de mouvement de la 3^e classe sera donc, à peu de chose près, la seule mesure de la fréquentation du railway, puisqu'il proviendra exclusivement de voyageurs qui, sans la réduction de prix, ne feraient pas usage de la voie ferrée.

En outre, le prix réduit proposé par M. Desart pour la 1^{re} classe est un peu en dessous du prix moyen payé aujourd'hui pour la 2^e classe. Or, la voiture de 2^e classe renfermant environ deux fois plus de voyageurs que la voiture de 1^{re} classe, la proposition de M. Desart revient en dernière analyse :

A supprimer de fait la diligence actuelle ;

A réduire de moitié environ le nombre de places de chars-à-bancs ;

A donner à cette voiture tout le confortable, le luxe qui sont aujourd'hui le propre de la diligence ;

A dégréver, en outre, légèrement, le prix de transport ;

Et à supposer enfin que le char-à-bancs ainsi modifié rapportera plus qu'aujourd'hui.

Je crois, pour ma part, que le résultat auquel on parviendrait par l'application de ce système n'est nullement désirable. Je crois que c'est même une erreur grave que de pousser au déclassement. Jusqu'à preuve du contraire, j'estime que la diligence est en même temps la voiture la plus coûteuse de frais d'établissement, d'entretien, de traction et la moins productive, comme recette, même au taux actuel du tarif et en la supposant à charge pleine ; qu'ainsi l'intérêt bien entendu de l'exploitation ne doit nullement engager à y pousser les voyageurs quand bien même l'on pourrait arriver à ce résultat par tout autre moyen qu'un abaissement de prix qui les rendrait encore infiniment moins productives.

Je pense donc que le système de réduction uniforme ne peut être admis en principe et que, si une réduction de prix est décidée par la commission, elle devrait être *progressive*, c'est-à-dire, plus forte pour la 2^e classe que pour la 1^{re} classe et dans une proportion plus grande encore pour la 3^e classe que pour la 2^e classe.

2^o M. Desart établit que les prix moyens du tarif actuel sont respectivement :

De fr. 0.35 pour la 1^{re} classe ;

De » 0.27 pour la 2^e classe ;

De » 0.167 pour la 3^e classe.

Et en appliquant à ces prix moyens, la réduction uniforme de 20 p. %, il conclut à l'adoption des bases suivantes, par voyageur-lieue :

1 ^{re} classe	fr. 0.28 ;
2 ^e classe	0.216 ;
3 ^e classe	0.134.

Avant de discuter ces bases, il convient d'examiner si elles répondent à la pensée de M. Desart, c'est-à-dire, si elles représentent réellement une réduction de 20 p. % sur les bases actuelles. Or, je ne crains pas d'affirmer le contraire et je crois que, non-seulement pour le tarif actuel, mais encore pour les tarifs antérieurs, les chiffres donnés par M. Desart comme représentant les moyennes des prix de transport, sont généralement entachés d'erreurs assez fortes.

Ces erreurs proviennent, en grande partie, de ce que le prix moyen de chaque classe a été calculé en divisant la recette totale par la quantité de mouvement, c'est-à-dire, par le nombre de voyageurs-lieues et que ce dernier nombre ayant été déterminé sans avoir égard aux décomptes de distances accordés pour les détours obligés, les résultats obtenus doivent être nécessairement beaucoup trop faibles.

La considération des quantités de mouvement est d'ailleurs aussi superflue pour la question des voyageurs, qu'elle était indispensable pour celle des marchandises. Pour les marchandises, en effet, il existait entre deux mêmes points tant de prix différents, résultant, soit du fait des tarifs, soit de la multiplicité des conditions réglementaires qui venaient en modifier les bases, que le seul moyen d'arriver à une approximation suffisante était de rechercher la valeur moyenne de l'unité de trafic. Pour les voyageurs, au contraire, entre deux mêmes points, la base du tarif n'est sujette à aucune variation et doit toujours être parfaitement égale à la valeur de l'unité de trafic. Ce n'est qu'en opérant sur l'ensemble du réseau, que l'on peut arriver à une valeur moyenne pour l'unité de trafic qui diffère de la moyenne des prix du tarif; mais l'appréciation de cette différence, qui provient alors de ce que les quantités de mouvement ne s'appliquent pas sur toutes les sections à des bases parfaitement égales, est ici sans objet, attendu qu'il s'agit seulement de la comparaison entre la valeur *absolue* des bases et nullement entre leur valeur relativement modifiée par le plus ou moins d'importance du mouvement.

C'est en partant de ces considérations générales que j'ai fait dresser le tableau ci-annexé, qui donne pour toutes les stations principales des lignes du Nord, de l'Est, de l'Ouest et du Midi, les bases des prix de transport, rapportées à l'unité des distances légales adoptées pour le tarif des marchandises.

Or, l'examen de ce tableau démontre :

Que les prix moyens sur le réseau Est-Nord-Ouest, réseau sur lequel M. Desart a principalement basé ses calculs, sont les suivants :

1 ^{re} classe	fr. 0.38470,
2 ^e classe	0.29590,
3 ^e classe	0.18348;

Que sur le réseau du Midi ces prix sont encore plus élevés, savoir :

1 ^{re} classe	fr. 0.40170
2 ^e classe	0.31386
3 ^e classe	0.20275

Et qu'enfin, si l'on considère l'ensemble des lignes du chemin de fer, les prix moyens sont les suivants, savoir :

1 ^{re} classe	fr. 0.39025
2 ^e classe	0.30175
3 ^e classe	0.18178

Et il est à remarquer que les prix des petits parcours, prix très-élevés, comme on le sait, ne sont pas compris dans ces moyennes, tandis que M. Desart a dû nécessairement les prendre en considération.

Si l'on compare maintenant ce dernier résultat aux bases proposées par M. Desart, on trouve que l'adoption de ces bases ne consacrerait pas, comme il le suppose, une réduction uniforme de 20 p. % sur les prix moyens actuels, mais bien de 28 p. % sur la 1^{re} classe, de 28 p. % sur la 2^e classe, et de 29 p. % sur la 3^e classe, en sorte que les bases qui répondraient réellement à sa pensée, ne seraient pas celles indiquées dans son mémoire, mais bien les suivantes qui en diffèrent assez notablement.

1 ^{re} classe	fr. 0.31220
2 ^e classe	0.24140
3 ^e classe	0.15182

VIII. Le tableau annexé permet d'apprécier facilement les variations de prix des tarifs rapportés à l'unité des distances. Ces variations se produisent dans les limites suivantes :

Pour les waggons de	15	centimes à 28 ^c .077
Pour les chars-à-bancs de	23 ^c .611	» 50 ^c .000
Pour les diligences de	30 ^c .555	» 75 ^c .000

Au point de vue d'une compagnie concessionnaire de pareilles variations pourraient se justifier, parce que l'intérêt de la spéculation, la nécessité de concurrences passagères amèneraient à chaque instant et suivant l'importance de certaines localités, à des modifications de prix.

Mais au point de vue de l'État, qui exploite au nom de tous et dans l'intérêt de tous, de pareilles anomalies ne s'expliquent en aucune façon, parce que, quand bien même le trésor n'en retirerait pas un produit aussi avantageux, chaque localité aurait évidemment le droit de demander pourquoi on ne la traite pas sur un pied de parfaite égalité avec telle autre localité favorisée.

L'uniformité de prix, déjà posée en principe et appliquée en ce qui concerne le transport des marchandises, doit donc être admise également comme base du tarif des voyageurs. Dès lors, la révision complète du tarif actuel devient obligatoire, quel que soit le prix de transport que l'on veuille adopter pour le voyageur-lieue.

IX. Dans sa première séance la commission a admis en principe qu'il y aurait deux classes de convois : Des trains à petite vitesse desservant la généralité des stations et des haltes ; des trains à petite vitesse ne desservant que les localités d'une certaine importance et pouvant ainsi accélérer leur marche par l'économie de temps résultant de la suppression des arrêts secondaires.

Dans la 2^e séance, j'ai eu l'honneur de soumettre à la commission la question de savoir s'il n'y aurait pas lieu, en suite de l'adoption de ce principe, d'établir pour les voyageurs des prix différentiels à raison de la vitesse, comme cela se pratique pour le transport des marchandises.

Si la commission juge convenable de résoudre cette question affirmativement, voici quelles seraient les bases du système de tarification que j'aurai l'honneur de lui proposer :

1^o Admission des voyageurs des trois classes dans les trains à petite vitesse aux prix suivants :

1 ^{re} classe	fr. 0.55
2 ^e classe	0.25
3 ^e classe	0.15

2^o Admission des voyageurs des trois classes dans les trains à grande vitesse aux prix suivants :

1 ^{re} classe	fr. 0.45,
2 ^e classe	0.30,
3 ^e classe	0.20;

3^o Admission des voyageurs à grande vitesse au prix de la petite vitesse, à condition de se munir d'un coupon de retour pour le même jour ou le lendemain.

Il ne me serait pas difficile de démontrer que ces bases, en ce qui concerne la petite vitesse, sont presque identiquement les mêmes que celles du tarif De Theux et diffèrent très peu de celles proposées par M. Desart, excepté pour la 1^{re} classe; et en ce qui concerne la grande vitesse, qu'elles se rapprochent notablement de celles du tarif Nothomb, mais sans pouvoir conduire à aucune conséquence fâcheuse, à cause de la faculté accordée aux voyageurs de se munir d'un coupon de retour.

Mais pour ne pas donner plus de développement à cette note, je crois, Monsieur le Président, qu'il est préférable d'attendre les objections que la discussion ne pourra pas manquer de soulever, me réservant alors de défendre ces propositions, comme aussi de les modifier, ainsi que je l'ai dit en commençant, si je m'abusais sur les conséquences de leur adoption.

Je tiens d'ailleurs, Monsieur le Président, à déclarer ici, qu'en présentant un système de tarification différent de celui de M. Desart, je ne suis mû par aucun sentiment de vanité ou d'amour propre, mais seulement par le désir consciencieux de remplir le mieux possible la mission qui nous est confiée et que, si même la commission n'adoptait aucune de mes idées, je n'en éprouverais aucun regret, persuadé que je suis, qu'elle ne s'arrêtera qu'à un système favorable aux intérêts du pays en général et du chemin de fer en particulier.

Veillez recevoir, je vous prie, Monsieur le Président, mes salutations respectueuses.

Bruxelles, le 20 mai 1849.

L'ingénieur des ponts et chaussées,

Signé, A. DANDELIN.

Pour copie conforme :

Le secrétaire,
COGNIOL.

Le président de la commission,
MASUI.

N° II.

A M. Masui, directeur de l'administration des chemins de fer de l'État, président de la commission de révision des tarifs des voyageurs, à Bruxelles.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

La commission instituée par l'arrêté de M. le Ministre des Travaux Publics, en date du 26 avril dernier, 2^e division, est chargée non-seulement de la révision du tarif des voyageurs sur le chemin de fer de l'État, mais encore de la rédaction d'un projet de loi à soumettre aux Chambres, pour fixer *définitivement* les bases de ce tarif.

Considérée sous ce dernier rapport, la tâche confiée à la commission serait extrêmement délicate, puisque les propositions que nous aurions à soumettre à M. le Ministre, devraient avoir pour résultat de trancher, d'une manière absolue, la question du tarif le plus convenable à appliquer au service des voyageurs, à l'effet de faire produire à cette catégorie des transports, le *maximum* du revenu dont elle est susceptible, tout en déterminant, en même temps, la plus grande circulation possible.

Mais cette question du tarif le plus favorable, est, comme nous le savons tous, Monsieur le Président, d'autant plus difficile à résoudre qu'elle est, de sa nature, très-complexe, puisque, à part les chiffres des dépenses d'exploitation, elle porte tout à la fois et sur la base moyenne du prix de parcours et sur la proportionnalité des taux entre les divers classes de voiture. Cette question se complique surtout en raison de ce que les mouvements de voyageurs qui s'effectuent, sont subordonnés à une foule de causes particulières telles que, par exemple, par rapport à la marche des convois, les conditions de vitesse et de régularité, ou bien de convenance dans les heures de départ et d'arrivée ; telles encore que l'époque plus ou moins avancée de l'année, ou la saison plus ou moins belle ; telles enfin que la prospérité publique, qui dépend des circonstances politiques ou financières dans lesquelles se trouvent non-seulement le pays même, mais encore les nations voisines. Or, toutes ces causes générales ou spéciales exercent sur la circulation et, par conséquent, sur les recettes, une action qui n'est pas toujours appréciable, de sorte qu'il devient, au milieu de tant d'éléments divers qui se combinent, fort difficile d'assigner

au tarif même l'influence qui lui est propre, tant sur la quotité que le classement des voyageurs.

Ces considérations font comprendre, Monsieur le Président, comment il se fait que la commission instituée par l'arrêté précité du 26 avril dernier ne puisse, dès à présent, soumettre en toute connaissance de cause, à M. le Ministre des Travaux Publics, les bases d'un projet *définitif* à voter par la Législature. Tout tarif nouveau, qui serait mis aujourd'hui en vigueur, ne pourrait donc être appliqué qu'à titre *d'essai* : seulement, il importe que les effets de ce nouveau tarif soient étudiés avec le plus grand soin, afin que les expériences sur lesquelles devra se fonder notre système futur de péage, soient opérées de la manière la plus rationnelle et la plus complète que possible, en ayant égard à toutes les influences autres que celles des prix, qui agissent sur les mouvements de voyageurs.

Sans nul doute on pourrait, pour l'instruction de la question qui nous occupe, consulter avec fruit les expériences qui déjà ont été faites en Belgique, puisqu'on y a appliqué quatre tarifs distincts, qui tous ont donné des résultats différents. On peut voir en effet, dans le mémoire que j'ai rédigé sur cette matière, combien ont été modifiés les mouvements et les recettes, lors de la substitution d'un tarif à un autre ; on peut même reconnaître que, de l'ensemble des parallèles que j'ai établis entre les résultats fournis par les divers tarifs, ressortent deux principes, savoir : 1° c'est que, en général, les mouvements et les recettes sont d'autant plus considérables que les prix sont plus faibles ; 2° c'est que plus grande sera la différence entre les prix de deux classes de voiture, et plus les voyageurs désertent la classe supérieure pour prendre la classe inférieure.

Mais alors même que ces deux principes, déduits de comparaisons faites entre des groupes de relations qui ne comprennent pas, il est vrai, la totalité du réseau actuel, alors même que ces principes ne seraient pas contestés dans leur application à l'ensemble de nos railways, encore devrait-on avouer que les résultats connus sont insuffisants pour déterminer, d'une manière *définitive*, la base de péage la plus avantageuse, à affecter à chaque classe de voiture.

Si l'on se trouvait dans des circonstances normales, on pourrait certainement, en abaissant les prix d'une manière uniforme, et comparant ensuite les résultats obtenus par ce nouveau tarif avec ceux donnés, pendant d'égales périodes d'un autre exercice régi par le tarif actuel, on pourrait, dis-je, juger de l'effet général produit par l'abaissement du tarif, pour chaque relation et pour chaque classe de voiture. Toutefois l'expérience faite ainsi indiquerait seulement dans quel sens il conviendrait de modifier ultérieurement le tarif, mais cette expérience ne serait pas encore de nature à fixer *définitivement* les bases à adopter, puisque, si un abaissement de prix avait, par supposition, été favorable au revenu *net*, on devrait encore poursuivre l'application d'abaissements successifs, jusqu'à ce qu'on eût reconnu la limite au delà de laquelle toute réduction de prix deviendrait onéreuse.

Mais si déjà, dans des conditions normales, la mise en vigueur d'un tarif nouveau ne pourrait pas avoir pour effet de placer, immédiatement après, le Gouvernement en situation de fixer *définitivement* les péages, à plus forte

raison le système de modification uniforme dans les prix actuels ne pourrait-il, au milieu des circonstances politiques parmi lesquelles nous vivons, éclairer suffisamment la question des péages, puisque les effets des dites circonstances, se combinant avec ceux des prix, il ne serait pas possible, ainsi que je l'ai fait observer plus haut, d'assigner à la tarification l'influence propre qui doit lui être attribuée, tant à l'égard des quantités totales de voyageurs, qu'à l'égard de leur répartition par classe.

Pour que l'expérience à faire fût concluante, il serait nécessaire que le tarif d'essai à appliquer fût tel que, pour certains relations, les prix actuels fussent conservés, que, pour d'autres, ils fussent abaissés et que, pour d'autres enfin, ils fussent majorés. Les mouvements qu'on obtiendrait pour les relations où les prix n'auraient pas varié, donneraient la mesure de l'influence produite par la combinaison de toutes les causes autres que celles du tarif, et, d'après cela, on pourrait, en tenant compte de cette influence, apprécier les effets de la tarification sur les deux autres catégories de relation, avec prix réduits ou majorés.

Or il existe, Monsieur le Président, un moyen tout naturel d'obtenir une semblable expérimentation : c'est celui de mettre à exécution une mesure extrêmement équitable en elle-même, mesure que M. le Ministre des Travaux Publics a déjà annoncé aux Chambres l'intention de vouloir mettre en pratique, et qui consiste dans la régularisation des prix, d'après des principes appliqués, d'une manière uniforme, à toutes les lignes du réseau.

En effet, si l'on cherche les moyennes des taux payés aujourd'hui, par lieue de longueur, pour les parcours directs sur les diverses lignes de nos railways, moyennes qui sont d'environ 19, 29 et 59 centimes pour les trois classes respectivement, et qu'on compare ensuite ces moyennes aux prix partiels qui sont en vigueur, on trouve qu'il y a des relations pour lesquelles le tarif existant diffère de plus de 20 p. % en plus ou en moins desdites moyennes, tandis qu'il y en a d'autres pour lesquelles les bases appliquées correspondent sensiblement aux moyennes en question. On reconnaît de plus que les écartements de prix entre les diverses classes de voitures, tantôt sont semblables aux écartements des prix moyens, et tantôt en diffèrent assez notablement.

On voit par là, Monsieur le Président, qu'en introduisant la régularisation des prix d'après des bases appliquées, d'une manière uniforme, aux distances diverses, on obtiendra les trois catégories de relations dont j'ai parlé plus haut, c'est-à-dire : 1^o celles où les prix ne seront que peu ou point modifiés ; 2^o celles où les prix seront, en tout ou en partie, diminués ; et 3^o celles où les prix seront, aussi en tout ou en partie, augmentés. On connaîtra ainsi les effets dus aux circonstances étrangères au tarif, et par suite aussi aux réductions ou aux majorations de prix, en même temps qu'on sera à même d'apprécier les effets des modifications apportées aux écartements de prix entre les diverses classes de voiture.

La régularisation de prix des transport, présentera d'ailleurs plusieurs autres avantages qu'il importe de signaler.

D'abord elle fera cesser un état d'inégalité contre lequel, depuis longtemps, on se récrie hautement et qui est réellement intolérable, surtout dans une exploitation faite par l'État.

En second lieu, la mesure que je propose servira de transition pour passer ultérieurement, à la suite de ce que l'expérience aura fait reconnaître utile aux intérêts du trésor, des bases moyennes d'aujourd'hui à des taux soit plus, soit moins élevés, transition d'autant plus nécessaire que la régularisation pure et simple aura pour effet de majorer certains prix et d'en réduire d'autres, dans des proportions assez considérables.

En troisième lieu, il est à remarquer que les résultats financiers, qui seront la conséquence de la régularisation des prix, n'apporteront aucune perturbation sensible ni dans les recettes, ni dans les dépenses. En effet, puisque l'on prend les moyennes des prix, calculées en raison de la circulation fournie par chaque relation, si les mouvements de station à station restent ce qu'ils auraient été sous le système en vigueur, les recettes s'élèveront, en totalité, au chiffre qu'on eût obtenu avec le tarif actuel. Si l'on suppose, au contraire, que les réductions et les majorations de prix aient, respectivement, pour effet d'accroître et de diminuer les mouvements, alors encore, comme les modifications de tarif auront porté tant dans un sens que dans l'autre, les quantités de voyageurs en plus et en moins se compenseront jusqu'à certain point, de sorte que, en totalité, les mouvements, les recettes et, nécessairement aussi, les frais d'exploitation, n'auront pas subi de variation notable.

Somme toute, Monsieur le Président, la régularisation des prix ne constituera pas seulement une mesure de justice gouvernementale, mais encore elle aura pour résultat de fournir, sans perte pour le trésor, une expérience *multiple*, dont les conséquences pourront être d'un immense bienfait pour le pays. De plus, par la mise en pratique de ce mode d'expérimentation gratuite, on aura donné satisfaction à toutes les opinions en ce qui concerne l'opportunité d'abaisser, de maintenir ou d'élever les prix de notre tarif, chacun pouvant, à cet égard, s'en rapporter aux renseignements que fourniront les diverses relations partielles suivant que les prix de transport auront été soit réduits, soit conservés, soit majorés.

J'ai dit plus haut quels étaient les prix moyens qu'on paye aujourd'hui, par lieue de longueur, pour les parcours directs : il s'agit maintenant d'examiner s'il y a lieu de maintenir, pour l'unité de longueur, la *lieue* de 5 kilomètres, ou bien s'il convient d'adopter, pour cette unité, le *kilomètre*.

En ce qui me concerne, Monsieur le Président, je dois me prononcer, de la façon la plus formelle, pour ce dernier mode, attendu que le système de prendre pour unité de longueur, une distance aussi considérable que celle de 5,000 mètres, me paraît consacrer de criantes iniquités. Ainsi un trajet de $22 \frac{4}{10}$ kilomètres ne coûtera pas plus qu'un autre de $17 \frac{6}{10}$ kilomètres, tandis que, pour un parcours de $22 \frac{6}{10}$ kilomètres un voyageur payera *une lieue de plus* que celui qui fait un trajet de $22 \frac{4}{10}$ kilomètres.

Mais le système de la lieue prise pour unité, à part les injustices qu'il crée, donne encore naissance à d'étranges anomalies, en ce que, pour les parcours en un seul trajet d'un point à un autre, on soit exposé à payer plus cher que ce qui est compté pour les diverses parties dont la distance totale se compose. Supposons, par exemple, qu'il y ait entre deux points donnés, une distance de 28 kilomètres, divisée en deux sections, l'une de 12 et l'autre de 16 kilomètres.

Le parcours de ces sections se payera, respectivement, pour 2 et pour 3 lieues, soit ensemble 5 lieues, tandis que le voyageur faisant le trajet entier de 28 kilomètres, en une seule fois, payera pour 6 lieues. Or, cette anomalie étant de nature à se reproduire fréquemment, il peut arriver qu'un voyage à grande distance doive se payer pour plusieurs lieues en plus que pour les parcours partiels, tandis que, à tous égards, c'est précisément le contraire qui devrait avoir lieu.

On objecte au système du kilomètre pour unité de longueur, l'inconvénient qui existerait pour les bureaux de perception, comme pour la formation des livrets de tarif, d'avoir un bien plus grand nombre de prix différents que dans le cas où la lieue est prise pour unité.

J'avoue, Monsieur le Président, que cette objection n'est nullement de nature à modifier mon opinion, car en ce qui regarde les bureaux, les receveurs lisent, sur chaque coupon qu'ils délivrent, le prix à payer et ne doivent nullement s'en fier à leur mémoire, pour réclamer le montant de ce prix. Au surplus, le nombre de prix différents qu'on aura à appliquer dans le système du kilomètre pour unité, ne sera pas, pour chaque bureau pris isolément, beaucoup plus considérable que dans le système de la lieue pour unité.

Je persiste donc, Monsieur le Président, dans la proposition d'adopter, en raison des avantages que j'ai signalés ci-dessus, le kilomètre pour unité de longueur, sous la réserve toutefois que les petits parcours ne pourront pas payer pour moins de 5 kilomètres en ce qui concerne les chars-à-bancs et les waggons, et pas pour moins de 10 kilomètres en ce qui concerne les diligences.

Mais en admettant, purement et simplement, le kilomètre pour unité de distance, on serait encore conduit, en négligeant et forçant les fractions de kilomètre, à rencontrer, dans le tarif, les anomalies que j'ai indiquées pour le cas où la lieue serait prise pour unité de distance. Ainsi il pourrait arriver que la somme des distances partielles entre deux stations données, fût moindre que le chiffre assigné pour la distance entière entre ces stations, fait qu'il importe d'éviter dans le tarif régularisé qu'il s'agit de proposer aujourd'hui.

Or, le meilleur moyen à employer pour parvenir à ce résultat, c'est d'ajouter à chaque distance une longueur constante d'un kilomètre; de cette manière, en effet, si l'on prend les trajets partiels entre deux points quelconques du réseau, on trouvera toujours une somme plus grande qu'en prenant, en une seule fois, le parcours entier, puisque les longueurs négligées dans chaque distance partielle, sont toujours moindres que le kilomètre additionnel.

Ce kilomètre additionnel, dont le prix moyen est d'environ cinq centimes, peut d'ailleurs très-bien représenter la valeur des frais fixes relatifs à l'embarquement des voyageurs; de manière que si un voyageur va de Bruxelles à Ostende, d'un seul trait, il n'aura à payer qu'une seule fois les frais fixes, tandis que si le trajet de Bruxelles à Ostende se fait par dix personnes différentes, se remplaçant successivement de distance en distance, on percevra dix fois le montant des frais fixes, ce qui est tout à fait rationnel, puisque, dans ce dernier cas, l'État aura eu à supporter les frais d'embarquement de dix voyageurs au lieu d'un seul.

Néanmoins le système de l'addition d'un kilomètre à chaque distance, indistinctement, n'empêcherait pas qu'il ne s'introduisît des anomalies dans le tarif,

si l'on n'admettait, comme cela a lieu maintenant, que le *quart de franc* pour unité de prix, c'est-à-dire si l'on n'admettait que des prix arrondis de 25 en 25 centimes. En effet, les quantités négligées dans la taxe des parcours partiels pouvant s'élever alors jusqu'à 12 centimes, ce qui représente la valeur de plus d'un kilomètre de parcours, il pourrait arriver que, nonobstant le kilomètre ajouté à la distance réelle, le prix fixé pour un certain trajet, fût assez notablement plus considérable que la somme des prix assignés aux parcours partiels dont le trajet total se compose.

Ces anomalies cesseraient, au contraire, d'exister, si les prix étaient, comme au chemin de fer du Nord, arrondis de 5 en 5 centimes seulement, attendu que les quantités négligées ne dépassant jamais alors 2 $\frac{1}{2}$ centimes, seraient toujours moindres que la valeur du kilomètre additionnel, laquelle valeur est, au *minimum*, c'est-à-dire pour les waggons, de plus de 3 $\frac{1}{2}$ centimes.

Si l'on voulait, Monsieur le Président, persister à arrondir, dans le tarif nouveau, les prix de 25 en 25 centimes, on détruirait à l'avance l'uniformité de taxe que, en principe, on se propose d'introduire. Ainsi en prenant, par exemple, pour bases les prix de 19, 29 et 39 centimes par lieue, le tarif porterait, savoir :

Pour 3 lieues (15 kilomètres) fr.	0.50	0.75	1.25
Ce qui fait par lieue	0.16 $\frac{2}{3}$	0.25	0.41 $\frac{2}{3}$
Et pour 4 lieues (20 kilomètres). . . .	0.75	1.25	1.50
Ce qui fait par lieue	0.18 $\frac{3}{4}$	0.31 $\frac{1}{4}$	0.37 $\frac{1}{2}$

De manière que les prix par lieue ne semblent avoir plus rien de commun entre eux.

L'écartement entre les prix des diverses classes de voiture, subit aussi, comme on le voit dans les exemples ci-dessus, de notables variations ; ainsi, pour trois lieues l'écartement des prix est :

1° Entre le waggon et le char-à-bancs, de. fr.	0.25
2° Id. char-à-bancs et la diligence	0.50

Tandis que pour 4 lieues ledit écartement est :

1° Entre le waggon et le char-à-bancs, de fr.	0.50
2° Id. char-à-bancs et la diligence	0.25

C'est-à-dire des écartements entièrement opposés à ceux qu'on a pour 3 lieues.

Parmi les irrégularités que présente le tarif actuel, une grande partie de celles-ci est due à ce fait qu'on a arrondi les prix de 25 en 25 centimes. Ainsi le prix du waggon, à raison de 19 centimes, serait, pour 3 lieues, de 50 centimes, tandis que pour une distance de 6 lieues, double de la précédente, on devrait compter fr. 1-25.

Les anomalies sont d'ailleurs, dans le tarif en vigueur, d'autant plus multipliées qu'on y a, tout à la fois, pris la lieue pour unité de longueur et le $\frac{1}{4}$ de franc pour unité de prix. Pour citer un exemple des vices de ce double système, je n'aurai qu'à indiquer quels seraient les prix que, d'après les bases de 19, 29 et 39 centimes, il faudrait payer pour les trajets de Gand à Deynze et

- . de Louvain à Tirlemont. En réalité, ces deux trajets ne diffèrent l'un de l'autre que de 824 mètres, attendu que de Gand à Deynze il y a . 17,275 mètres, et de Louvain à Tirlemont 18,099 id.

Mais le premier parcours comptant pour 3 lieues et le second pour 4, si l'on arrondit les prix par quart de franc, on aurait les taxes suivantes :

De Gand à Deynze (17,275 mètres).	fr.	0.50	0.75	1.25
De Louvain à Tirlemont (18,099 mètres).		<u>0.75</u>	<u>1.25</u>	<u>1.50</u>
Soit, pour un excédant de 824 mètres de longueur, des différences de prix de . . .	fr.	0.25	0.50	0.25;

de sorte que le char-à-bancs de Louvain à Tirlemont payerait 50 centimes de plus que celui de Gand à Deynze, différence qui correspond à un excédant de parcours de 9 kilomètres ou de près de 2 lieues, alors qu'il n'y a pas même un kilomètre de différence entre les longueurs de ces deux trajets.

Comme un autre exemple des anomalies que présente le tarif dans lequel *la lieue* et *le quart de franc* sont pris, respectivement, pour unité de distance et de prix, citons ce qui arriverait pour le transport d'un voyageur par char-à-bancs, de Malines à Audeghem :

La distance de Malines à Audeghem, étant de 28 kilomètres, compterait pour 6 lieues et payerait dès lors (à raison de fr. 0-29 par lieue) fr. 1.75

Mais si deux voyageurs différents font ensemble ledit trajet, l'un allant de Malines à Londerzeel, à 12 kilomètres, et l'autre de Londerzeel à Audeghem, à 16 kilomètres, ils payeront respectivement pour 2 et pour 3 lieues, fr. 0-50 et 0-75, soit ensemble. 1.25 c'est-à-dire 50 centimes de moins que le voyageur qui aura fait, à lui seul, le trajet entier.

Par le système que je propose, le trajet total de Malines à Audeghem compterait pour 29 kilomètres à fr. 0-58, et se payerait, en arrondissant les prix de 5 en 5 centimes, 1.70 tandis que, de Malines à Londerzeel, on payerait pour 13 kilomètres, 0. 5 } 1.75 et de Londerzeel à Audeghem, pour 17 kilomètres, 1.00 } de manière que le voyage en deux parties coûterait 5 centimes de plus que le voyage entier fait en une seule fois.

On voit, par tout ce qui précède, Monsieur le Président, que si le tarif qu'il s'agit de proposer doit être avant tout régulier et équitable, il est absolument indispensable, non-seulement que l'unité de distance soit le kilomètre, mais encore que les prix soient arrondis de 5 en 5 centimes.

On objecte, il est vrai, à ce dernier mode les embarras de diverse nature qu'il occasionne dans les bureaux de recettes; mais je ne saurais admettre, Monsieur le Président, que ces embarras puissent être mis en balance avec les inconvénients majeurs qu'offre le mode actuel de l'arrondissement des prix par quart de franc. Je ne sache pas d'ailleurs que l'unité de prix fixée à 5 centimes au chemin de fer français, dit *du Nord*, y ait donné lieu à de grandes difficultés, et pourtant, dans le seul bureau de Paris on perçoit, de la part des

voyageurs, une recette de près de 4 millions de francs. Je ne vois pas trop, dès lors, pourquoi ce système ne pourrait pas être convenablement appliqué chez nous, et, en tout cas, j'ai l'honneur de proposer à la commission de le mettre en pratique, ne fût-ce que provisoirement et pendant la durée de l'expérimentation qu'il est question de faire.

Jusqu'à présent je ne me suis occupé, Monsieur le Président, que des parcours *directs*, c'est-à-dire de ceux auxquels on appliquerait les bases à adopter, en raison de l'étendue réelle de ces parcours ; mais il reste encore à se fixer sur les distances qu'on admettrait pour les parcours *indirects*, c'est-à-dire pour les trajets qui, par rapport aux voies ordinaires, présentent des détours considérables.

On s'était d'abord proposé de ne taxer les parcours indirects que d'après une longueur moyenne entre la distance réelle par le chemin de fer et celle par la chaussée la plus directe. Mais ce mode ne pourrait être appliqué partout que moyennant l'introduction d'anomalies tout-à-fait inadmissibles, en ce sens que, par suite de la réduction à opérer dans les distances par railway, on devrait, parfois, payer moins cher pour parcourir toute une ligne entre ses points extrêmes, que pour parcourir une partie seulement de cette ligne.

Jusqu'ici ceux des parcours indirects, dont on a encore à s'occuper aujourd'hui en présence des lignes concédées, et pour lesquels on a cru convenable, dans le tarif des voyageurs, d'accorder une réduction en raison de l'allongement, sont ceux : 1° de Bruxelles à Termonde, à Gand, à Louvain, à Charleroy et à Namur ; et 2° d'Anvers à Termonde et à Gand ; ces réductions s'appliquant nécessairement à tous autres parcours qui empruntent ceux sus-indiqués, par exemple la réduction pour le trajet de Bruxelles à Gand s'appliquant à Bruges, à Ostende, à Courtrai, etc

Dans le tarif des marchandises, arrêté en 1848, on a aussi adopté un système de réductions, comportant 2 ou 3 lieues, pour les parcours indirects prémentionnés ; de plus on y a admis un décompte de 2 lieues pour le trajet de Jurbise à Gand, à l'effet, peut-être, de favoriser le transport des charbons du Hainaut vers les Flandres

Il semblerait d'abord assez naturel d'adopter, pour les transports de voyageurs, les réductions de distance arrêtées pour le service des marchandises ; mais, pour certaines relations, comme, par exemple, le trajet de Bruxelles à Namur, on devrait introduire des différences trop considérables avec les modérations qui sont accordées dans le tarif actuel des voyageurs.

Je pense donc qu'il conviendrait, à cet égard, de maintenir ce qui existe, auquel cas les trajets dont il s'agit ci-dessus, subiraient savoir :

Celui de Bruxelles à Termonde, une réduction de 10 kilomètres,			
»	à Gand,	»	12 »
»	à Louvain,	»	10 »
»	à Charleroi,	»	10 »
»	à Namur,	»	25 »
Celui d'Anvers	à Termonde,	»	8 »
»	à Gand,	»	12 »

Au surplus, comme il ne s'agit que d'un tarif d'essai, rien n'empêcherait d'établir plus tard les distances *légales* d'après un tout autre mode : on sera d'ailleurs alors bien mieux à même qu'aujourd'hui d'apprécier l'influence qu'erceront sur la circulation et sur les recettes les modérations de distances, puisqu'elles reviendront tout simplement à des réductions de prix, dont on cherche, par l'expérimentation proposée, à déterminer les effets sur chaque classe de voiture.

En appliquant maintenant aux parcours directs les distances réelles, augmentées d'un kilomètre pour frais fixes, et aux parcours indirects les distances mesurées comme je viens de le dire, et également augmentées d'un kilomètre pour frais fixes, on trouve, d'après les mouvements et recettes obtenus pour les relations diverses, que les moyennes des prix sont, par lieue de longueur, d'environ 58, 29 et 18 centimes par kilomètre, savoir :

Diligence	fr. 0.076
Char-à-bancs	0.058
Waggon	0.036

prix que je propose d'appliquer, bien entendu en tenant compte du kilomètre à ajouter pour frais fixes, aux distances renseignées dans le tableau ci-joint. dressé en conformité de ce qui précède.

Ainsi, en résumé, Monsieur le Président, je propose de n'adopter provisoirement, pour les voyageurs, qu'un tarif qui aurait pour résultat de régulariser les prix de transport, en appliquant des taux fixés d'après la moyenne de ce qui se paye aujourd'hui pour chaque classe de voiture, sur les diverses parties de notre réseau.

A cet effet, et pour éviter toutes les anomalies qu'on rencontre aujourd'hui dans le tarif et qui sont inévitables dans le système adopté jusqu'ici, on admettrait ce qui suit :

- » 1° Les distances seront comptées conformément au tableau ci-annexé, le kilomètre étant considéré comme l'unité de longueur ;
- » 2° A chacune des distances indiquées au dit tableau, on ajoutera, pour représenter les frais d'embarquement des voyageurs, un kilomètre ;
- » 3° Les prix seront évalués d'après les distances, augmentées, comme il vient d'être dit, d'un kilomètre, à titre de frais fixes, et à raison de :

» Fr. 0.076	par kilomètre, pour la 1 ^{re} classe.
» 0.058	id. id. 2 ^e id.
» 0.036	id. id. 3 ^e id.

- » 4° Toutefois le *minimum* de la taxe, pour les petits parcours, sera de fr. 0.75 pour les diligences, de fr. 0.30 pour les chars-à-bancs et de fr. 0.20 pour les waggon ;
- » 5° L'unité de prix sera fixée à 5 centimes; toute fraction de cette unité qui atteindra 2 1/2 centimes, comptant pour une unité, et toute fraction moindre étant négligée. »

Ces propositions diverses sont reproduites dans le projet de loi que j'ai l'honneur de soumettre ci-joint à la commission.

L'ordre d'idées dans lequel ces propositions sont conçues, me permet, je crois, Monsieur le Président, de me dispenser d'aborder la discussion de divers points soulevés par M. l'ingénieur Dandelin, notre collègue, dans la note qu'il vous a adressée sous la date du 20 mai courant. Cette discussion, qui, d'ailleurs, exigerait de nombreux développements et donnerait peut-être lieu à de longues controverses, deviendrait tout à fait sans objet du moment que la commission se rallierait à mes conclusions en adoptant les considérations sur lesquelles elles sont fondées.

Toute discussion de l'espèce serait, dis-je, sans objet pour le moment, puisqu'il n'est plus question aujourd'hui de faire prévaloir telle opinion plutôt que telle autre. Il ne s'agit, en effet, que de l'exécution d'une mesure provisoire, d'un tarif d'essai, qui doit nous faire connaître, par la mise en présence simultanée de plusieurs systèmes, des résultats relatifs que produisent, dans des circonstances égales, des prix soit réduits, soit maintenus, soit majorés.

Aussi est-il indispensable, si l'on veut que l'expérimentation soit concluante, d'écarter, lors de l'application, toute cause qui tendrait à empêcher qu'on pût apprécier les effets des tarifs, et c'est par ce motif que je demande, Monsieur le Président, que, pendant la durée des expériences, on ne fasse pas circuler des convois de classe différente, ou à prix différents, attendu qu'il deviendrait alors impossible de distinguer, dans les résultats, ce qui devrait être attribué, en propre, aux bases mêmes de la tarification, et qu'ainsi on manquerait le but si important qu'on se propose d'atteindre.

*L'ingénieur en chef des ponts et chaussées, membre
de la commission de révision des tarifs.*

J.-A. DESART.

PROJET DE LOI.

LÉOPOLD, ETC.

Considérant que les prix de parcours portés au tarif actuel des voyageurs sur les chemins de fer de l'État, ne sont pas établis d'après des bases régulières et présentent, par cela même, de nombreuses anomalies;

Considérant qu'il y a lieu d'introduire dans toutes les parties du réseau national, un mode uniforme de taxe;

Considérant, d'une part, qu'il importe à un très-haut degré, dans l'intérêt de l'avenir des chemins de fer, de connaître l'influence des tarifs des voyageurs sur la circulation et sur la recette; et, d'autre part, que cette influence ne peut être appréciée rationnellement que par des expériences dans lesquelles divers systèmes soient mis à la fois en présence;

Considérant que la régularisation du tarif en vigueur d'après des bases fixes, aura pour effet de réduire ou d'augmenter certains prix et d'en maintenir d'autres aux chiffres actuels;

Considérant que les résultats que fournira la mise en vigueur d'un tarif régulier, doivent avoir pour conséquence de faire juger du sens dans lequel il sera le plus utile de modifier ultérieurement les prix de transport des voyageurs pour chaque classe de voitures;

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

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

« ARTICLE PREMIER.

» A partir du ... juillet de la présente année, les prix du transport des voyageurs sur les chemins de fer de l'État, seront établis d'après les bases ci-après.

» ART. 2.

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

» ART. 3.

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

» ART. 4.

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

» Fr. 0.076	par kilomètre	pour les diligences,
» 0.058	id.	chars-à-bancs,
» 0.036	id.	waggon.

» Toutefois, le *minimum* de la taxe sera de 75 centimes pour la première classe, de 50 centimes pour la deuxième et de 20 centimes pour la troisième.

» ART. 5.

» L'unité de prix 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.

» ART. 6.

» Une commission spéciale, composée de trois membres à désigner par Notre

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

» ART. 7.

» Dès que les résultats obtenus par l'application du nouveau tarif auront été reconnus suffisamment concluants , Notre Ministre des Travaux Publics rendra compte de ces résultats aux Chambres Législatives et , s'il y a lieu , leur proposera , en Notre nom , telle modification que l'expérience aura fait juger utile d'apporter au mode de tarification fixé ci-dessus.

Proposé par le soussigné à la commission de révision des tarifs.

Bruxelles , le 25 mai 1849.

L'ingénieur en chef des ponts et chaussées,

DESART.

N° III.

*Tableau comparatif des prix actuels et des prix proposés par la commission
instituée par arrêté ministériel en date du 26 avril 1849.*

STATIONS DE DÉPART.	DESTINATIONS.	DISTANCES ADOPTÉES POUR LES PRIX PROPOSÉS.	PRIX ACTUELS.	PRIX PROPOSÉS	STATIONS DE DÉPART.	DESTINATIONS.	DISTANCES ADOPTÉES POUR LES PRIX PROPOSÉS.	PRIX ACTUELS.	PRIX PROPOSÉS.
Bruxelles.	Vilvordo ..	44	» 75 » 50 » 30	» 80 » 60 » 40	Bruxelles. (Suite)	Tirlemont..	53	4 25 3 25 2 00	4 00 3 10 4 90
	Malines ...	21	4 50 4 25 » 75	4 60 4 20 » 80		St-Trond..	77	6 25 4 50 3 00	5 90 4 50 2 80
	Anvers....	45	3 25 2 50 4 50	3 40 2 60 4 60		Hasselt....	94	7 75 5 75 3 75	7 10 5 50 3 40
	Termonde.	38	3 00 2 25 4 25	2 90 2 20 4 40		Liège.....	403	8 00 6 25 4 00	8 00 6 40 3 80
	Gand.....	65	4 75 3 50 2 25	4 90 3 80 2 30		Verviers...	430	10 00 8 00 5 50	9 90 7 50 4 70
	Bruges....	440	7 75 6 00 3 75	8 40 6 40 4 00		Herbesthal.	445	11 00 8 50 5 50	11 00 8 40 5 20
	Ostende...	432	9 25 7 00 4 50	10 00 7 70 4 80		Hal.....	45	4 25 4 00 » 75	4 40 » 90 » 50
	Courtray..	409	7 75 6 00 3 75	8 30 6 30 3 90		Tubize....	21	4 50 4 25 4 00	4 60 4 20 » 80
	Louvain...	35	2 75 2 00 4 25	2 70 2 00 4 30		Braine....	31	2 50 2 00 4 25	2 40 4 80 4 40

STATIONS DE DÉPART.	DESTINATIONS.	DISTANCES adoptées par le p ^r projet.	PRIX ACTUELS.	PRIX PROPOSÉS.	STATIONS DE DÉPART.	DESTINATIONS.	DISTANCES adoptées par le p ^r projet.	PRIX ACTUELS.	PRIX PROPOSÉS.
Malines . . (Suite.)	Louvain...	25	2 00	4 90	Anvers. . . (Suite.)	Ostende...	135	9 25	10 30
			4 50	4 50				7 00	7 80
			4 00	» 90				4 50	4 90
	Tirlemont..	43	3 25	3 30		Courtray. .	112	7 75	8 50
			2 50	2 50				6 00	6 50
			4 50	4 50				3 75	4 00
	St-Trond...	66	5 25	5 00		Mouscron..	124	9 00	9 40
			4 00	3 80				7 00	7 20
			2 50	2 40				4 25	4 50
	Hasselt....	83	6 75	6 30		Tournay...	113	10 00	10 90
			5 25	4 80				7 75	8 30
			3 25	3 00				4 75	5 40
	Liège.....	95	7 00	7 20		Louvain...	48	3 50	3 60
			5 50	5 50				2 50	2 80
			3 50	3 40				4 50	4 70
	Verviers...	120	9 00	9 40		Tirlemont..	66	5 00	5 00
			7 00	7 00				3 75	3 80
			4 50	4 30				2 25	2 40
Anvers. . .	Herbesthal.	134	40 00	40 20		St-Trond..	90	7 00	6 80
			8 00	7 80				5 25	5 20
			5 00	4 80				3 25	3 20
	Termonde..	43	3 25	3 30		Hasselt ...	107	8 50	8 10
			2 50	2 50				6 50	6 20
			4 50	4 50				4 00	3 90
	Gand	68	5 00	5 20		Liège.....	118	9 00	9 00
			3 75	3 90				6 75	6 80
			2 25	2 40				4 25	4 20
	Bruges....	113	7 75	8 60		Verviers...	143	10 50	10 90
			6 00	6 60				8 25	8 30
			3 75	4 40				5 25	5 40
	Herbesthal.	158	41 50	42 00		Herbesthal.	158	41 50	42 00
			9 00	9 20				9 00	9 20
			5 75	5 70				5 75	5 70

STATIONS DE DÉPART.	DESTINATIONS.	DISTANCES ADROSSES par les prix proposés.	PRIX ACTUELS.	PRIX PROPOSÉS.	STATIONS DE DÉPART.	DESTINATIONS.	DISTANCES ADROSSES par les prix proposés.	PRIX ACTUELS.	PRIX PROPOSÉS.
Termende.	Gand	34	2 00 4 50 4 00	2 40 4 80 4 40	Termende. (Suite.)	Verviers . .	446	40 50 8 25 5 25	44 40 8 50 5 30
	Bruges . . .	75	5 25 4 00 2 50	5 70 4 40 2 70		Herbesthal.	460	44 50 9 00 5 75	42 20 9 30 5 80
	Ostende . . .	97	6 75 5 25 3 25	7 40 5 60 3 50					
	Courtray . .	74	5 25 4 00 2 50	5 60 4 30 2 70		Bruges . . .	46	3 25 2 50 4 50	3 50 2 70 4 70
	Mouscron . .	86	6 50 5 00 3 00	6 50 5 00 3 40		Ostende . . .	68	5 00 3 75 2 25	5 20 3 90 2 40
	Tournay . .	403	7 50 5 75 3 75	8 00 6 40 3 80		Courtray . .	45	3 25 2 50 4 50	3 40 2 60 4 60
	Louvain . .	54	3 50 2 50 4 50	3 90 3 00 4 80	Gand	Mouscron . .	57	4 50 3 50 2 00	4 30 3 30 2 40
	Tirlemont . .	69	5 00 3 75 2 25	5 20 4 00 2 50		Tournay . .	76	5 50 4 25 2 75	5 80 4 40 2 70
	St-Trond . .	92	7 00 5 25 3 25	7 00 5 30 3 30		Louvain . .	80	5 50 4 25 2 50	6 40 4 60 2 90
	Hasselt . . .	440	8 50 6 50 4 00	8 40 6 40 4 00		Tirlemont . .	98	7 00 5 25 3 25	7 40 5 70 3 50
	Liège	424	9 00 6 75 4 25	9 20 7 00 4 40		St-Trond . .	422	8 75 6 75 4 25	9 30 7 40 4 40

STATIONS DE DÉPART.	DESTINATIONS.	DISTANCES ADOPTÉES pour les prix proposés.	PRIX ACTUELS.	PRIX PROPOSÉS.	STATIONS DE DÉPART.	DESTINATIONS.	DISTANCES ADOPTÉES pour les prix proposés.	PRIX ACTUELS.	PRIX PROPOSÉS.
Constray. (Suite.)	Tournay...	32	2 25 4 75 4 25	2 40 4 90 4 20	Mouscron. (Suite.)	Tirlemont..	454	44 28 8 50 5 00	44 70 8 90 5 50
	Louvain...	424	8 75 6 50 4 00	9 40 7 20 4 50		St-Trond..	478	43 00 40 00 6 00	43 50 40 30 6 40
	Tirlemont..	442	40 00 7 75 4 75	40 80 8 20 5 40		Hasselt....	495	44 50 44 25 6 75	44 80 44 30 7 00
	St-Trond...	466	44 75 9 00 5 75	42 60 9 60 6 00		Liège.....	206	44 75 44 50 7 00	45 70 44 90 7 40
	Hasselt....	483	43 25 40 25 6 50	43 90 40 60 6 60		Verviers...	234	46 00 42 50 8 00	47 60 43 40 8 30
	Liège.....	494	43 50 40 50 6 75	44 70 44 30 7 00		Herbesthal.	246	47 00 43 50 8 50	48 70 44 30 8 90
	Verviers...	249	45 00 44 75 7 50	46 60 42 70 7 90					
	Herbesthal.	234	46 00 42 50 8 00	47 80 43 60 8 40					
Mouscron..	Tournay...	20	4 75 4 25 » 75	4 50 4 20 » 70	Tournay..	Louvain...	455	40 50 8 00 5 00	44 80 9 00 5 60
	Louvain...	436	40 00 7 50 4 50	40 30 7 90 4 90		Tirlemont..	473	44 75 9 00 5 50	43 40 40 00 6 20
						St-Trond..	497	43 75 40 50 6 50	45 00 44 40 7 40
						Hasselt....	244	45 25 44 75 7 25	46 30 42 40 7 70

STATIONS DE DÉPART.	DESTINATIONS.	DISTANCES ADOPTÉES pour le prix proposé.	PRIX ACTUELS.	PRIX PROPOSÉS.	STATIONS DE DÉPART.	DESTINATIONS.	DISTANCES ADOPTÉES pour le prix proposé.	PRIX ACTUELS.	PRIX PROPOSÉS.
Tournay. (Suite.)	Liège.....	225	45 50	47 40	Tirlemont. (Suite.)	Liège.....	53	4 00	4 00
			42 00	43 40				3 25	3 40
			7 50	8 40				2 00	4 90
	Verviers...	250	47 00	49 00		Verviers. .	78	6 00	5 90
			43 50	44 50				4 75	4 50
			8 50	9 00				3 00	2 80
Louvain.	Tirlemont..	49	4 75	4 40	Herbesthal.	92	7 00	7 00	
			4 25	4 40			5 50	5 30	
			» 75	» 70			3 50	3 30	
	St-Trond..	43	3 50	3 30	Hasselt....	48	4 50	4 40	
			2 75	2 50			4 25	4 00	
			4 75	4 50			» 75	» 60	
	Hasselt....	60	5 00	4 60	Liège.....	50	4 25	3 80	
			44 00	3 50			3 25	2 90	
			2 50	2 20			4 75	4 80	
	Liège.....	74	5 50	5 40	Verviers...	75	5 50	5 70	
			4 25	4 40			4 50	4 40	
			2 75	2 60			2 75	2 70	
	Verviers...	96	7 50	7 30	Herbesthal.	89	6 50	6 80	
			5 75	5 60			5 25	5 20	
			3 75	3 50			3 25	3 20	
	Herbesthal.	44	8 50	8 40	Liège.....	67	5 75	5 40	
			6 50	6 40			4 50	3 90	
			4 25	4 00			2 50	2 40	
Tirlemont.	St-Trond..	24	2 00	4 80	Hasselt. . .	Verviers...	92	7 00	7 00
			4 50	4 40				5 75	5 30
			4 00	» 90				3 50	3 30
	Hasselt....	42	3 50	3 20	Herbesthal.	107	8 00	8 40	
			3 75	2 40			6 50	6 00	
			4 75	4 50			4 00	3 90	

STATIONS DE DÉPART.	DESTINATIONS.	DISTANCES ADOPTÉES pour les prix proposés.	PRIX ACTUELS.	PRIX PROPOSÉS.	STATIONS DE DÉPART.	DESTINATIONS.	DISTANCES ADOPTÉES pour les prix proposés.	PRIX ACTUELS.	PRIX PROPOSÉS.
Liège. . . .	Verviers...	26	2 50	2 00	Braine. . .	Charleroy..	43	3 00	3 30
			2 00	1 50				2 25	2 50
			1 25	» 90				1 50	1 50
	Herbesthal.	44	3 50	3 10		Namur....	80	5 00	6 10
			2 75	2 40				4 00	4 60
			1 75	1 50				2 50	2 90
Verriers. .	Herbesthal.	45	1 50	1 10		Ath.....	36	3 00	2 70
			1 25	» 90				2 25	2 40
			» 75	» 50				1 75	1 30
Mal	Tubize....	6	» 75	» 70		Tournay...	68	5 50	5 20
			» 50	» 40				4 25	3 90
			» 25	» 25				3 00	2 40
	Braine....	47	1 25	1 30		Soignies...	7	» 75	» 70
			1 00	1 00				» 50	» 40
			» 75	» 60				» 25	» 30
	Charleroy..	58	4 00	4 40		Mons.....	32	2 50	2 40
			3 25	3 40				1 75	1 90
			2 00	2 10				1 25	1 20
	Namur....	84	6 00	6 40	Charleroy.	Namur....	38	3 00	2 90
			4 75	4 90				2 25	2 20
			3 00	3 00				1 50	1 40
	Ath.....	52	4 25	4 00		Ath.....	78	5 50	5 90
			3 25	3 00				4 25	4 50
			2 25	1 90				2 75	2 80
	Tournay...	83	6 75	6 30		Tournay...	109	8 00	8 30
			5 25	4 80				6 25	6 30
			3 50	3 00				4 00	3 90
	Mons.....	48	3 50	3 60		Soignies...	49	3 50	3 70
			2 75	2 80				2 75	2 80
			1 75	1 70				1 75	1 80

STATIONS DE DÉPART.	DESTINATIONS.	DISTANCES à parcourir pour les prix proposés.	PRIX ACTUELS.	PRIX PROPOSÉS.	STATIONS DE DÉPART.	DESTINATIONS.	DISTANCES à parcourir pour les prix proposés.	PRIX ACTUELS.	PRIX PROPOSÉS.
Jurbise. . .	Ath.....	47	1 50 1 00 » 75	1 30 1 00 » 60	Ath.	Leuze.....	43	1 00 » 75 » 50	1 00 » 80 » 50
	Leuze.....	28	2 00 1 50 1 00	2 40 1 60 1 00		Tournay...	33	2 25 1 75 1 25	2 50 1 90 1 20
	Tournay...	49	1 00 3 00 2 00	3 70 2 80 1 80					
	Soignies...	44	1 25 1 00 » 75	1 40 » 80 » 50		Leuze.	Tournay...	21	1 50 1 25 » 75	1 60 1 20 » 80
	Mons.....	13	1 25 1 00 » 50	1 00 » 80 » 50					
	Quiévrain..	34	2 75 2 25 1 50	2 40 1 80 1 40	Soignies. . .	Mons.....	»	2 00 1 50 1 00	2 00 1 50 » 90

N^o IV.

TABLEAU

DU

RAPPORT DES TARIFS, DU MOUVEMENT ET DES PRODUITS DES VOYAGEURS

SUR LES PRINCIPAUX CHEMINS DE FER DE LA PRUSSE,

COMPARATIVEMENT AUX RÉSULTATS DU CHEMIN DE FER BELGE DE L'ÉTAT,

POUR L'ANNÉE 1847.

Les chiffres en caractère romain indiquent les résultats sur les chemins de la Prusse ainsi que les produits en argent de Prusse et en meilen.

Les chiffres en caractère *italique* indiquent les résultats sur les chemins de la Belgique ainsi que les produits en argent de France et en lieues.

Sur tous les chemins de fer en Allemagne, excepté sur le chemin de fer rhénan, on a accordé le transport gratuit du bagage jusqu'à concurrence de 50 livres, tandis que chez nous tout transport de bagage paie.

1. NUMÉRO D'ORDRE.	2. DÉSIGNATION DES CHEMINS DE FER.	3. LONGUEUR		4. TAXES PAR PERSONNE							
		EN		a. pour le parcours entier de la				b. par mille et (Col. 5 ^a)			
		a.	b.	1 ^e	II ^e	III ^e	IV ^e	I ^{re}	II ^e		
		MEILLES	LIEUES A 5 KILOMÈT. ou 5,000 mètres.	CLASSE DE VOITURE				CLASSE DE			
		DE 7,532 mètres.		ENTR. CLS.	ENTR. CLS.	ENTR. CLS.	ENTR. CLS.	UN MEILLE.	UNE LIEUE	UN MEILLE.	UNE LIEUE
				Thr. Sgr.	Thr. Sgr.	Thr. Sgr.	Thr. Sgr.	Sgr. Pf.	Fr. C.	Sgr. Pf.	Fr. C.
1	Cologne-Minden	35,425	53,364	7 "	4 20	3 45	1 22	6 "	" 50	4 "	" 33
2	Bonn-Cologne	3,910	5,890	" 45	" 40	" 7½	" 5	3 9	" 31	2 6	" 21
	1 et 2..	39,335	59,254	.....	resp. pers.						
3	Rhénan	44,395	17,163	2 46	1 26	1 8	"	6 8	" 55	4 40	" 40
	(Cologne-Herbesthal.)										
4	Düsseldorf-Elberfeld....	3,545	5,295	" 25	" 48	" 42½	" 40	7 "	" 58	5 "	" 42
5	Magdebourg-Leipzig....	45,774	23,757	3 6	2 4	1 40	"	6 "	" 50	4 "	" 33
6	Berlin-Potsdam-Magdebourg :										
	a. Berlin-Magdebourg.	49,490	29,360	4 "	2 20	1 20	"	6 "	" 50	4 "	" 33
	b. Berlin-Potsdam	Incl. (3,500)		" 20	" 45	" 40	"	5 9	" 48	4 3	" 33
7	Berlin-Anhalt.....	20,207	30,440	4 "	2 20	1 20	"	6 "	" 50	4 "	" 33
	(Berlin-Cöthen.)										
8	Berlin-Hambourg	38,000	57,243	7 45	5 "	3 "	"	6 "	" 50	4 "	" 33
9	Berlin-Stettin-Stargard :										
	a. Berlin-Stettin.....	47,852		3 45	2 22½	1 22½	"	6 "	" 50	4 9	" 39
	b. Stettin-Stargard....	4,566		" 26	" 20	" 12	"	5 9	" 48	4 5	" 37
10	Basse Silesie-Marche :	22,418	33,771								
	a. Berlin-Breslau	47,780		4 2½	7 27½	4 12½	"	7 "	" 58	5 "	" 42
	b. Kohlfurt-Görlitz....	3,903		" 27½	" 20	" 12½	"	7 4	" 62	5 4	" 44
		51,643	77,855								
11	Haute Silesie.....	26,314	39,635	5 9	3 29	2 43	"	6 "	" 50	4 6	" 37
	(Breslau-Myslowitz.)										
12	De la Thuringe.....	21,904	32,996	4 42	2 28	1 25	"	6 "	" 50	4 "	" 33
	(Eisenach-Gotha-Erfurt Weimar-Halle.)										
	TOTAL 3 A 12.....	230,694	347,517	.....	.....	.....	Moyennes.	....	" 52	....	" 37
	BELGES DE L'ÉTAT ....	.....	113,700	.....	.....	.....	.....	....	" 39	....	" 29

3.													
QUANTITÉS DE VOYAGEURS TRANSPORTÉS EN 1847.													
par lieue pour la et 6 + 4e.)				a. en total dans la						b. pour cent de la totalité pour la			
IIIe		IVe		Ire	Ile	IIIe	IVe	Somme.	Ie	Ile	IIIe	IVe	
f VOITURE POUR				CLASSE DE VOITURE.					CLASSE DE VOITURE.				
UN HEULE.	CHE LIEUE	UN HEULE	CHE LIEUE	SOMME.	SOMME.	SOMME.	SOMME.	SOMME.	P. o/o	P. o/o	P. o/o	P. o/o.	
Sgr. Pl.	Fr. C.	Sgr. Pl.	Fr. C.										
3	25	4	13	41,327	440,004	284,727	657,792	1,063,850	4.06	10.34	26.76	61.84	
4	16	1	11	21,913	187,725	205,306	219,919	634,893	3.46	29.57	32.33	34.64	
3	28			54,252	434,625	325,653		514,530	10.55	26.16	63.29		
3	29	2	23	4,632	73,402	234,603	45,306	327,943	4.44	22.38	71.54	4.67	
2	21			8,509	443,788	634,912		787,209	4.08	48.27	80.63		
2	21			19,747	459,448	528,472		707,367	2.79	22.50	74.71		
2	29												
2	21			5,844	76,362	247,948		330,454	4.77	23.43	75.40		
2	20			5,442	130,603	482,931		618,946	0.87	24.40	78.03		
3	25			5,094	81,960	210,445		297,499	4.74	27.56	70.74		
2	22												
3	25			5,994	94,859	517,885		618,738	0.97	45.33	83.70		
3	28												
3	31			4,420	63,336	336,471		403,927	4.02	45.68	83.30		
2	21			4,847	420,044	558,427		683,318	0.71	47.57	84.72		
....	25	....		148,454	4,078,427	4,077,747	45,506	5,289,634	2.24	20.38	77.09	0.29	
....	19	....		412,812	907,359	2,361,594		3,681,765	11.22	24.64	64.14		
				Civils.			Contrats militaires et extraordin.	64,625	Civils.				
Total ...								3,746,390					

1. NUMÉRO D'ORDRE.	2. DÉSIGNATION DES CHEMINS DE FER.	6. RÉSULTATS MOYENS DU TRANSPORT DES VOYAGEURS.				PRODUIT		
		a.		b.		EN		
		Tous portés sur un mille et une lieue de parcours.		Chaque personne a donc parcouru une distance de		DES		
		PERSONNES-MILLES.	PERSONNES-LIEUES.	MEILLE.	LIEUE.	DES VOYAGEURS.	DES	POIDS.
	EN PRUSSE.					Thl. Sgr.	Fr. C	Quintaux à 50 k.
1	Cologne-Minden	"	"	"	"	"	"	"
2	Bonn-Cologne	"	"	"	"	"	"	"
3	Rhénan	2,252,096	3,392,558	4.38	6.59	322,475 22	1,208,159 00	74,354
	(Cologne-Herbesthal.)							Surpoids, déduction faite de 50 livres de poids gratuit.
4	Düsseldorf-Elberfeld. ...	802,816	1,209,362	2.44	3.69	403,065 23	386,496 62	44,964
5	Magdebourg-Leipzig. ...	4,420,633	6,207,322	5.24	7.89	400,467 29	1,500,629 88	Id.
6	Berlin-Potsdam-Magdebourg ...	4,286,644	6,457,401	6.06	9.13	444,407 47	1,541,653 38	54,537
	a. Berlin-Magdebourg.							Id.
	b. Berlin-Potsdam.							Id.
7	Berlin-Anhalt.	3,445,147	5,189,769	10.44	15.72	350,434 27	1,312,994 62	61,459
	(Berlin-Cöthen.)							Id.
8	Berlin-Hambourg.	4,580,352	6,839,842	7.40	11.40	379,725 24	1,423,971 38	68,954
9	Berlin-Stettin-Stargard.	2,939,290	4,427,746	9.88	14.88	333,888 7	1,252,080 88	50,479
	a. Berlin-Stettin.							Id.
	b. Stettin-Stargard.							Id.
10	Basse Silesie-Marche ...	6,086,947	9,169,377	9.84	14.82	740,351 7	2,776,317 12	Id.
	a. Berlin-Breslau.							Id.
	b. Kohlfurt-Görlitz.							Id.
11	Haute Silesie	2,463,954	3,711,700	6.40	9.19	254,282 48	953,559 76	41,547
	(Breslau-Myslowitz.)							Id.
12	De la Thuringe.	3,144,388	4,736,706	4.60	5.43	304,496 26	1,140,738 25	Id.
	(Eisenach-Gotha-Erfurt-Weimar-Halle.)							Id.
	TOTAL 3 A 12.	34,422,267	51,122,267	6.43	9.72	3,599,093 47	13,496,600 88	"
	BELGES DE L'ÉTAT.	"	26,463,370	"	7.19	Civils.	6,849,165 68	250,552 quintaux à 50 kil.
						Convois milit. et extraord.	118,737 33	ou 12,527,600 kilogrammes.
						Total	6,967,903 01	

7. DES RECETTES.				8. RÉSULTATS DU PRODUIT MOYEN DE LA RECETTE DU TRANSPORT DES VOYAGEURS.			
TOTAL				α. par personne et par parcours			
b. BAGAGES.		c. TOTAL DES PRODUITS.		FOUR CHAQUE PERSONNE SANS BAGAGE. (Col. 5 ^a et 7 ^a .)		FOUR LE BAGAGE DE CHAQUE PERSONNE. (Col. 5 ^a et 7 ^b .)	
RECETTE.							
Thl. sg.	Fr. c.	Thl. sg.	Fr. c.	Thl. sg. pf.	Fr. c.	Thl. sg. pf.	Fr. c.
"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"
32,903 6	123,387 00	355,078 28	1,331,546 00	" 18 9.52	2 34.81	" 1 44.02	" 23.98
4,470 1	16,762 63	407,535 24	403,259 25	" 9 5.44	1 47.85	" " 4 91	" 5.11
42,436 22	46,637 75	442,601 21	1,547,267 63	" 45 3.02	1 90.63	" " 5.69	" 5.92
40,214 26	38,305 75	421,322 13	1,579,959 43	" 17 5.23	2 47.91	" " 5.20	" 5.41
43,626 25	51,400 63	363,758 22	1,364,093 25	1 1 9.78	3 97.69	" 1 2.86	" 15.48
44,770 3	55,387 87	394,495 24	1,479,359 25	" 18 4.86	2 30.06	" " 8.59	" 8.95
9,432 11	35,371 37	343,320 48	1,287,452 25	1 3 8.03	4 20.87	" " 11.44	" 11.89
28,698 6	107,618 25	769,049 43	2,883,935 37	1 5 10.76	4 48.71	" 1 4.70	" 17.39
42,292 29	46,098 63	266,575 17	999,658 38	" 48 10.63	2 36.07	" " 10.96	" 11.41
41,290 23	42,340 37	315,487 49	1,483,078 62	" 43 4.26	1 66.94	" " 5.95	" 6.20
180,436 2	563,010 25	3,749,229 49	14,059,611 43	" 20 4.95	2 55.45	" " 10.21	" 10.64
"	530,050 87	"	7,497,953 38	"	1 86.03	"	" 14.40

1. NUMÉRO D'ORDRE.	2 DÉSIGNATION DES CHEMINS DE FER.	8 (suite). RÉSULTATS DU PRODUIT MOYEN DE LA RECETTE DU TRANSPORT DES VOYAGEURS.							
		a (suite). Par personne et par parcours		b. En réduisant tous les voyageurs sur le parcours d'un mille ou d'une lieue par personne-lieue					
		EN TOTAL.		POUR CHAQUE PERSONNE 3126 BAGAGE. (Col. 6 ^a et 7 ^a .)		POUR LE BAGAGE 32 CHAQUE PERSONNE. (Col. 6 ^a et 7 ^b .)		EN TOTAL.	
		(Col. 5 ^a et 7 ^c .)		(Col. 6 ^a et 7 ^a .)		(Col. 6 ^a et 7 ^b .)		(Col. 6 ^a et 7 ^c .)	
		PAR MEILLE.	PAR LIEUE.	PAR MEILLE.	PAR LIEUE.	PAR MEILLE.	PAR LIEUE.	PAR MEILLE.	PAR LIEUE.
	EN PRUSSE:	Tbl. sg. pf.	Fr. c.	Sg. pf.	Fr. c.	Sg. pf.	Fr. c.	Sg. pf.	Fr. c.
1	Cologne-Minden.....	"	"	"	"	"	"	"	"
2	Bonn-Cologne	"	"	"	"	"	"	"	"
3	Rhénan..... (Cologne-Herbesthal.)	• 20 8.44	2 58.79	4 3.50	• 35.61	• 5.26	• 3.64	4 8.76	• 39.25
4	Düsseldorf-Elberfeld ...	" 9 10.05	1 22.96	3 40.22	• 31.95	• 2.00	• 1.39	4 0.22	• 33.34
5	Magdebourg-Leipzig....	" 15 8.74	1 36.55	2 40.94	• 24.18	• 4.09	• 0.75	3 0.00	• 24.93
6	Berlin-Potsdam-Magdebourg..... a. Berlin-Magdebourg. b. Berlin-Potsdam.	• 17 10.43	2 23.35	2 40.53	• 23.87	• 0.86	• 0.59	2 11.39	• 24.46
7	Berlin-Anhalt..... (Berlin-Cöthen.)	1 3 0.64	4 13.17	3 0.59	• 25.30	• 1.42	• 0.98	3 2.04	• 26.28
8	Berlin-Hambourg.....	" 18 14.85	2 39.01	2 5.85	• 20.64	• 1.16	• 0.80	2 7.04	• 21.44
9	Berlin-Stettin-Stargard.. a. Berlin-Stettin. b. Stettin-Stargard.	1 4 7.44	4 32.76	3 4 90	• 28.28	• 1.15	• 0.79	3 6.05	• 29.07
10	Basse-Silésie-Marche ... a. Berlin-Breslau. b. Kohlfurt-Görlitz.	1 7 3.46	4 66.10	3 7.79	• 30.28	• 1.70	• 1.17	3 9.49	• 31.45
11	Haute-Silésie..... (Breslau-Myslowitz.)	• 19 9.59	2 47.48	3 1.15	• 25.70	• 1.80	• 1.24	3 2.95	• 26.94
12	De la Fhdrlinge..... (Eisenach-Gotha-Erfurt- Weimar-Halle.)	• 13 10.24	1 73.14	2 40.83	• 24.00	• 1.29	• 0.90	3 0.42	• 24.90
	TOTAL 3 A 12.....	• 24 3.16	2 65.79	3 1.97	• 26.25	• 1.58	• 1.10	3 3.55	• 27.35
	BELGES DE L'ÉTAT	"	2 0.43	"	• 25.88	"	• 2.00	"	• 27.88

9.	10.	11.	Observations.
FRAIS	MONTANT	PRODUIT	
D'EXPLOITATION	DE CES FRAIS pour chaque personne EXCLUS DU BAGAGE.	NET TOUS FRAIS déduits.	
en POUR CENT.			
p. %.	Fr. c.	Fr. c.	
"	"	"	
"	"	"	
48.00	" 18.06	" 21.19	
52.60	" 17.54	" 15.80	
48.10	" 11.99	" 12.94	
43.10	" 11.03	" 13.43	
49.20	" 12.93	" 13.35	
64.10	" 13.74	" 7.70	
51.20	" 14.88	" 14.19	
59.40	" 18.68	" 12.77	
52.50	" 14.14	" 12.80	
41.50	" 10.33	" 14.57	
50.97	" 13.94	" 13.41	
62.81	" 17.51	" 10.37	

N° V.

État du mouvement et de la recette des voyageurs, par mois,

MOIS.	MOUVEMENT.						
	1843.	1844.	1845.	1846.	1847.	1848.	TOTAL.
JANVIER.	177,013	204,723	222,343	228,477	222,792	227,028	1,282,046
FÉVRIER.	164,043	205,844	482,042	225,053	244,363	233,820	1,222,402
MARS	216,501	242,802	228,754	268,277	236,262	291,416	1,503,742
AVRIL.	225,750	300,504	269,455	289,666	290,449	263,737	1,639,231
MAI	244,585	309,288	309,259	322,068	329,276	334,659	1,849,435
JUIN.	238,547	304,043	324,746	365,448	318,483	328,440	1,896,347
JUILLET.	285,238	333,567	355,997	377,640	363,427	325,565	2,041,434
AOUT	366,273	344,424	373,570	402,429	444,349	356,097	2,253,842
SEPTEMBRE. . . .	407,040	402,872	440,342	417,842	448,534	444,946	2,534,546
OCTOBRE	283,087	299,593	320,055	330,374	361,099	333,630	1,927,835
NOVEMBRE.	228,249	233,644	255,389	258,865	278,422	250,729	1,504,995
DÉCEMBRE.	229,083	203,261	222,446	244,905	252,564	249,498	1,374,427
TOTAUX.	3,085,349	3,384,529	3,470,678	3,700,444	3,746,390	3,638,965	24,023,022

depuis le 1^{er} janvier 1843 jusqu'au 31 décembre 1848.

RECETTES.						
1843.	1844.	1845.	1846.	1847.	1848.	TOTAL.
290,745 40	344,436 70	375,444 86	380,698 17	385,205 48	379,391 30	2,155,261 91
279,896 35	356,420 27	349,574 44	379,867 04	377,747 40	386,670 67	2,400,175 87
361,473 74	404,679 45	404,077 45	454,936 53	458,976 50	479,452 89	2,563,298 56
388,236 50	509,690 41	470,903 33	520,423 89	549,038 58	426,846 74	2,864,841 42
440,393 85	550,849 50	539,532 62	565,366 08	585,785 20	515,373 45	3,467,300 40
448,059 58	547,787 49	569,497 42	639,256 47	583,980 60	506,792 54	3,345,374 40
514,958 17	642,700 45	684,382 39	752,837 44	700,645 86	520,530 88	3,846,055 49
709,840 70	744,936 44	792,456 71	847,917 59	858,495 75	614,953 22	4,532,300 44
766,933 87	774,827 67	830,520 35	870,622 47	897,593 76	772,000 49	4,942,498 34
531,191 87	560,716 29	594,466 59	637,439 25	650,497 63	545,594 84	3,519,006 47
395,247 93	404,725 20	433,023 07	470,205 58	469,487 88	392,990 22	2,562,379 86
385,309 24	364,079 40	380,059 94	393,246 44	430,661 22	388,440 21	2,338,466 42
5,482,259 20	6,466,548 94	6,393,309 20	6,962,218 92	6,947,245 56	5,925,406 82	37,876,958 64