

(1)

(N° 165.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 11 MAI 1865.

Tarif des voyageurs et des bagages sur les chemins de fer de l'État ⁽¹⁾.

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Les avantages considérables résultant pour le pays et le trésor des mesures prises récemment au sujet du tarif des grosses marchandises, devaient infailliblement engager le Gouvernement à chercher à étendre le bénéfice de ces mesures aux tarifs des voyageurs. C'est le but que le projet de loi qui nous est soumis lui permettra d'atteindre, il tend à accorder au Gouvernement le droit d'abaisser successivement le tarif des voyageurs et des bagages, en rendant applicable à ce tarif l'art. 1^{er} de la loi du 12 avril 1855, concernant les péages des chemins de fer de l'État. — L'analogie qui existe, au point de vue économique, entre le trafic des voyageurs et le trafic des marchandises ne saurait être contesté.

Ces deux trafics se produisent dans les mêmes conditions, l'accroissement de la richesse publique exerce sur eux la même influence; le besoin de voyager est devenu l'un des besoins les plus urgents de notre époque, on peut donc affirmer sans crainte que les causes qui ont déterminé le résultat heureux que constate l'exposé des motifs du projet de loi au sujet de la tarification nouvelle de grosses marchandises produiront les mêmes effets lorsqu'elles s'exerceront sur le tarif des voyageurs.

Un coup d'œil sur l'exposé de la situation du royaume, pendant la période décennale de 1851 à 1860, nous apprend que, tandis que les péages perçus sur le transport des marchandises s'abaissaient graduellement, ceux perçus sur le

(1) Projet de loi, n° 125.

(2) La section centrale, présidée par M. E. VANDENPEEREBOOM, était composée de MM. DE LAET, DE KERCHOVE, DE WANDRE, LIPPENS, DE MACAR et VAN ISEGHEM.

transport des voyageurs subissaient une légère augmentation. — Depuis la fondation du chemin de fer, jusques et y compris l'année 1850, les bases moyennes de ce tarif n'étaient par kilomètre que de :

0.076	en 1 ^{re} classe.
0.059	en 2 ^e —
0.056	en 3 ^e —

La loi du 12 avril 1851 les établit comme suit :

Trains express .	{	1 ^{re} classe	0 10
		2 ^e —	0.075
Trains ordinaires.	{	1 ^{re} classe	1.08
		2 ^e —	0.06
		3 ^e —	0 04

Pendant cette période, l'accroissement des voyageurs a été de 77 p. % ; celui des bagages, de 55 p. %, tandis que l'accroissement atteint, entre autres, les proportions de :

198 p. % pour les grosses marchandises,
199 p. % pour les chevaux et bestiaux,
188 p. % pour les groups de finances.

Cette disproportion est devenue beaucoup plus considérable depuis la promulgation des tarifs du mois de juillet dernier. L'exposé des motifs du projet de loi des travaux publics peut vous les faire apprécier.

Si l'on examine les résultats financiers des deux trafics, on trouve sur le trafic des voyageurs une augmentation de recettes de près de 55 p. %, sur le transport des bagages, une diminution sans importance, tandis que sur le trafic des marchandises l'augmentation des produits dépassait en moyenne de plus de 123 p. %.

L'utilité qu'il y aurait à réduire le tarif des voyageurs et des bagages nous paraît donc démontrée, et bien que nous devons reconnaître, avec le Gouvernement, qu'il importe de n'introduire certaines réformes qu'avec prudence et de manière à ne point compromettre la situation financière du chemin de fer de l'État et qu'il serait téméraire peut-être de formuler une tarification générale complète, avant d'avoir des bases bien certaines d'appréciation, nous pensons cependant qu'il importe de continuer à marcher résolument dans la voie où l'honorable Ministre des Travaux Publics s'est si courageusement engagé et dont le succès inespéré a démontré toute la bonté.

Nous nous demandons si même le moment n'est pas venu de s'occuper de la taxe des petites marchandises ; cette réforme est vivement réclamée.

C'est au point de vue spécialement industriel que nous nous sommes placés jusqu'ici, mais il nous paraît que lorsque l'État se fait industriel, il a des obligations d'une nature particulière à remplir.

Pour lui tout n'est pas dit, lorsque la recette atteint des proportions élevées, il faut encore que le pays retire de l'industrie à laquelle l'État se livre, tous les avantages que la limite de tarifs, suffisamment rémunérateur, permet de lui

accorder, le projet permettra de satisfaire à ces exigences ; en effet, l'utilité des relations individuelles, lorsqu'il s'agit de traiter des affaires, de faciliter des transactions, d'applanir des contestations, ne saurait être niée, le besoin de s'instruire tend plus que jamais à faire voyager, les exigences mêmes des carrières que l'on embrasse, séparant, aujourd'hui plus qu'à d'autres époques, les membres d'une même famille, il est bon qu'il y ait le moins d'obstacles possibles à leur rapprochement momentané. Enfin à mesure que l'on descend l'échelle sociale, on peut prévoir que l'effet utile produit par ces abaissements de tarif, sera des plus considérables, une classe nouvelle de voyageurs, exclue jusqu'ici, surgira, les classes laborieuses des campagnes verront s'étendre de beaucoup le rayon de déplacement d'où elles peuvent venir, avec profit pour elles, apporter le concours de leur travail dans les centres industriels.

En présence d'une situation et de besoins pareils, l'accueil fait au projet de loi ne pouvait être que favorable, et le bill de confiance, demandé par l'honorable Ministre des Travaux Publics, devait lui être unanimement accordé.

EXAMEN DANS LES SECTIONS.

Toutes les sections ont adopté le projet de loi, à l'unanimité.

Les observations suivantes ont été produites :

La 2^e section engage le Gouvernement à user de toute son influence pour faire entrer les Compagnies concessionnaires dans la voie suivie par l'État.

La 5^e section demande que la taxe des petites marchandises soit prochainement réduite.

La 6^e section demande quelques renseignements sur l'avancement des travaux des lignes de chemin de fer de Denderleeuw à Courtrai et de Grammont à Nieuport.

EXAMEN EN SECTION CENTRALE.

La section décide que la question faite par la 6^e section, ne sera pas adressée par elle à M. le Ministre, comme n'ayant pas trait au projet en discussion ; la même décision est prise, pour le même motif, au sujet de la demande faite par la 5^e section.

Un membre demande que l'attention du Gouvernement soit attirée sur la convenance de rapprocher les nouvelles stations, autant que possible, des grands centres de population, dût-on diviser les stations en stations de voyageurs et en stations de grosses marchandises. La section centrale décide l'insertion au rapport de cette observation.

Admettant le vœu exprimé par la 2^e section, elle invite le Gouvernement à se mettre d'accord avec les Compagnies concessionnaires, pour établir l'unification des tarifs, autant que la chose sera possible.

Par décision de la Chambre, la section centrale a été saisie d'une pétition demandant que le projet de loi permette la délivrance de billets d'abonnement ; la section, après examen, décide que cette pétition sera déposée sur le bureau de la Chambre, pendant la discussion.

L'opinion exprimée par un membre de la section centrale, au sujet de l'avantage qu'il y aurait à rapprocher, autant que possible, les stations de voyageurs des centres de population, se fonde, en premier lieu, sur les pertes de temps et d'argent que l'éloignement du chemin de fer impose nécessairement aux voyageurs, ensuite sur la prévision que, dans un temps plus ou moins éloigné, on se trouvera dans la nécessité de reporter les stations plus loin encore de ces centres, la progression constante de trafic, d'une part, de l'autre, les difficultés que rencontre tout agrandissement des stations existantes, autour desquelles, un grand nombre d'habitations viennent toujours se grouper, devant infailliblement motiver cette mesure.

Dans ce cas, l'éloignement pourrait devenir tel qu'il causerait des préjudices sérieux, et il serait sage de prendre dès aujourd'hui certaines mesures, possibles encore en ce moment, dût-on même faire deux catégories de stations, l'une pour les voyageurs, l'autre pour les marchandises, pour prévenir un pareil état de choses, sur les inconvénients duquel la section croit devoir appeler la sérieuse et bienveillante attention du Gouvernement.

La question soulevée par la 2^e section est des plus importantes. L'État a la mission de maintenir, pour tous, les principes d'égalité et de justice distributives que nos mœurs politiques consacrent autant peut-être que nos lois.

Des concessions de lignes de chemin de fer ont été accordées par l'État, les cahiers des charges imposés ne contiennent pas de clause obligeant les concessionnaires à mettre leurs tarifs en harmonie avec ceux de l'État, celui-ci n'a donc aucun droit d'intervenir lorsque les compagnies se renferment dans les limites assez étendues du *maximum* et du *minimum* fixés.

Dans ces conditions les compagnies qui ne profitent pas de tous les produits indirects que l'augmentation de la richesse publique assure au trésor, qui, pour la plupart, ont des lignes peu étendues et moins bonnes que celles de l'État, presque toutes un matériel insuffisant qu'elles ont le tort de ne vouloir et peut-être de ne pouvoir augmenter, refusent à peu d'exceptions près de descendre aux limites de tarif que l'État a pu atteindre avec tant d'avantages pour tous; il résulte de cet état de choses qu'une partie du pays, une partie importante, puisque les compagnies possèdent environ les $\frac{2}{3}$ du réseau kilométrique et que l'État n'exploite que $\frac{1}{3}$, supporte des charges qui sont épargnées à une autre partie et que des industries considérables desservies par les compagnies concessionnaire se trouvent, de par l'État, dans une position d'infériorité, très-préjudiciable pour elles sur leurs concurrents reliés au railway national.

Ceci est d'autant plus vrai que plusieurs industries, ayant, depuis les dernières crises surtout, atteint en quelque sorte les dernières limites du prix de revient, et que le prix de vente tendant chaque jour à se rapprocher davantage du prix de revient, l'écart, constituant le bénéfice, devenant par suite plus restreint et ne pouvant s'établir que par fractions extrêmement minimes, il importe plus que jamais de l'appliquer à une production considérable, qui nécessairement doit s'écouler dans un rayon plus étendu. Toute concurrence devient impossible si, à quelques kilomètres de distance, les produits peuvent être transportés dans des conditions inégales. — La différence de tarifs doit amener une perturbation grave, faire bénéficier les uns au détriment des autres; et, notons le bien, le mal ne peut

que s'aggraver, l'État pourra, devra même dans un délai de quelques années, les frais d'exploitation diminuant progressivement, réduire de nouveau ses tarifs; les compagnies restant stationnaires, l'écart deviendra plus grand et, par conséquent, les conditions de concurrence plus fatales aux populations qui doivent user de lignes concédées.

On pourra objecter que des éventualités analogues peuvent toujours se présenter, que, par suite de nouveaux moyens de communication, de traités de commerce, de découvertes, d'inventions, etc., de certaines industries se trouvent placées parfois dans une position d'inégalité fâcheuse.

Mais, dans ces cas, ce n'est pas, comme dans celui que nous signalons, l'État qui, gérant les intérêts de tous, aura fondé un état de choses accordant aux uns des avantages et les refusant aux autres.

Le cas de force majeure pourrait seul justifier un pareil système qui excite à juste titre les réclamations les plus énergiques et que l'équité commande de faire cesser.

Comment? Voilà la question.

Le Gouvernement a fait déjà des tentatives sérieuses, nous nous plaignons à le reconnaître, pour arriver à une tarification uniforme, nous sommes certains qu'il les continuera, malheureusement les sociétés se sont montrées peu disposées jusqu'ici, à entrer dans ses idées, nous en avons dit les raisons. Ces raisons sont telles, qu'il sera possible d'obtenir un adoucissement de peine, peut-être, mais qu'il est peu présumable que l'on doive espérer des compagnies concessionnaires des mesures rétablissant l'égalité, qui serait cependant de rigoureuse justice.

L'État devrait donc, pour obtenir un résultat définitif, racheter les lignes concédées, des motifs sérieux militent en faveur de cette solution.

Le monopole de l'État ne serait-il pas, dans cette circonstance, accepté avec reconnaissance par le pays. Ce ne serait en réalité qu'un grand monopole se substituant à un certain nombre de monopoles partiels, et offrant sans aucun doute infiniment plus de garanties que ceux-ci; mais, il faut bien le reconnaître, cette mesure, que l'avenir fera prévaloir peut-être, ne pourrait être prise actuellement d'une façon générale. Des intérêts trop considérables se trouvent en jeu, et notre situation financière supporterait difficilement les charges considérables qu'une pareille mesure nécessiterait. — Il faut donc bien se résoudre à marcher avec prudence, ce qui nous paraît possible à cet égard, c'est que l'État ouvre des négociations sérieuses, afin de reprendre successivement, soit par location, soit par tantièmes de recettes, l'exploitation des lignes où les inconvénients signalés sont les plus désastreux. Consenties dans des conditions équitables et normales, les seules que nous puissions désirer voir accepter par l'État. Ces transactions seraient profitables et à l'État et aux Compagnies.

L'État verrait s'étendre ses parcours, et l'on sait que plus les parcours sont longs, plus ils sont rémunérateurs. Les Compagnies verraient leurs frais généraux diminuer sensiblement, enfin les difficultés et embarras des tarifs mixtes, cesseraient de se produire à la satisfaction de tous.

A l'égard de certaines compagnies qui se refuseraient à toute modération de tarifs et à toute entente dans de justes mesures, qui prétendraient user de leur monopole sans tenir compte des intérêts du public, en se retranchant strictement

dans leur droit, le Gouvernement devrait user des armes qui restent à sa disposition pour faire exécuter strictement les clauses et obligations de leurs cahiers des charges. Pour plusieurs, ces obligations sont loin d'être remplies et le provisoire en fait des bâtiments de stations et de gares, des clôtures, etc., est devenu, grâce à l'indulgence de l'administration des travaux publics, un quasi définitif contre lequel il importe cependant de ne pas laisser s'établir une prescription morale.

Auprès de presque toutes, la surveillance devrait être mieux organisée, l'inspection est insuffisante et souvent inefficace.

Comme dernière ressource, l'administration pourrait accueillir favorablement les demandes des concessions qui seraient faites en concurrence avec ces lignes, l'engagement moral pris par le Gouvernement envers les compagnies devait cesser dès que celles-ci abuseraient de la position exceptionnelle qui leur est faite pour préjudicier à l'intérêt général.

Enfin, il serait à désirer qu'à l'avenir les cahiers des charges à imposer aux sociétés concessionnaires contiennent l'obligation pour elles de mettre leurs tarifs en harmonie avec ceux de l'État. Il y aurait lieu, si l'égalité complète ne peut être atteinte, d'établir la quotité proportionnelle en plus pour chacune d'elles que pourraient réclamer les compagnies.

S'associant du reste pleinement aux intentions manifestées par l'honorable Ministre des Travaux Publics, la section centrale a l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi.

Le Rapporteur,
F. DE MACAR.

Le Président,
E. VANDENPEEREBOOM.

