

l'Etat, de manière que le maximum de ces péages, ramené à la tonne kilométrique, n'exécède pas pour cette unité de transport : 1 centime pour les canaux, 3/4 de centime pour les rivières canalisées, et 2/10 de centime pour les rivières.

Art. 2. Il est également autorisé à prendre les mesures nécessaires pour modifier le système actuel de perception des droits de navigation, par la substitution d'un seul droit, basé uniquement sur le chargement, au droit fractionné à raison du chargement, de la capacité du bateau et du retour à vide.

Promulguons la présente loi, ordonnons qu'elle

soit revêtue du sceau de l'Etat et publiée par la voie du *Moniteur*.

Contre-signé par le ministre des travaux publics, M. JULES VANDERSTICHELEN, et par le ministre des finances, M. FRÈRE-ORDAN.

177. — 1<sup>er</sup> JUILLET 1865. — LOI concernant le tarif des voyageurs et des bagages sur les chemins de fer de l'Etat. (Monit. du 7 juillet 1865.)

Léopold, etc. Les chambres ont adopté et nous sanctionnons ce qui suit :

Article unique. Par dérogation aux lois du

(a) Cette disposition « ne doit avoir pour conséquence que de faire réduire les péages des voies navigables reprises dans le tableau suivant, de la manière qui y est indiquée :

| DÉSIGNATION DES VOIES NAVIGABLES.             | Réduction par tonne et par kilomètre. |         |        |
|---|---------------------------------------|---------|--------|
|   | de                                    | à       |        |
| Canaux. { Plasschendaele à Nieuport.          | 0,01539                               | 0,01    |        |
|   | Bruzelles à Charleroi . . . . .       | 0,016   | 0,01   |
| Rivières canalisées. { Petite-Nèthe . . . . . | 0,001                                 | 0,0075  |        |
|   | Sambre . . . . .                      | 0,012   | 0,0075 |
| Rivières. { Lys . . . . .                     | 0,004                                 | 0,002   |        |
|   | Yser . . . . .                        | 0,00463 | 0,002  |
|   | Demer et Dyle . . . . .               | 0,00486 | 0,002  |

« Ces réductions seront sans importance pour le canal de Plasschendaele, la Petite-Nèthe, l'Yser, le Demer et la Dyle, dont les produits ne s'élèvent en moyenne qu'à 51,000 fr.

« Il n'en est pas tout à fait de même pour la Lys, sur laquelle il a été perçu, en moyenne, 89,000 fr. pendant les trois dernières années. Mais l'abaissement de tarif, qui est de 50 p. c. pour cette rivière, aura pour effet d'y attirer les transports effectués maintenant par l'Escaut dont le droit n'est que de fr. 0,0012, et il résultera de là, non-seulement pour la Lys, mais encore pour le canal de Bossuyt à Courtrai, des augmentations de produits qui profiteront les unes et les autres au trésor, puisqu'il est obligé d'assurer aux concessionnaires dudit canal un minimum de revenu de 20,000 francs que les recettes actuelles sont loin d'atteindre.

« Quant au canal de Charleroi et à la Sambre, leurs produits moyens, qui s'élèvent respectivement à fr. 946,709 et à fr. 533,542, disent assez la perte que fera subir au Trésor une mesure devant amener la réduction du taux des péages de ces voies navigables, de 37 1/2 p. c. et même de 50 p. c. pour les transports effectués du centre vers Bruxelles, qui sont maintenant soumis à un surtaxe de 1/5, dont le système du maximum de 1 centime par tonne kilométrique entraînera la suppression.

« En somme, suivant les calculs qui ont été faits pour apprécier l'influence que la mesure en question doit exercer sur les droits de péage des voies navigables, ces produits, dont la moyenne des cinq dernières années s'élève à fr. 2,787,988, seraient diminués d'environ 680,000 fr. par l'application des nou-

veaux tarifs à des transports égaux à ceux qui ont été effectués jusqu'à présent. Mais nous avons lieu d'espérer, messieurs, que la réduction des tarifs amènera une augmentation qui aura pour effet d'empêcher que la diminution des produits n'exécède 50,000 fr. » *Exposé des motifs.*

(1) *Annales parlementaires.*

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

*Documents parlementaires.* Exposé des motifs et texte du projet de loi. Séance du 7 mars 1865, p. 473-475. Rapport. Séance du 11 mai, p. 673-674. *Annales parlementaires.* Discussion et adoption. Séance du 8 juin 1865, p. 1119-1120.

SÉNAT.

*Documents parlementaires.* Rapport. Séance du 10 juin 1865, p. LXI-LXII.

*Annales parlementaires.* Discussion générale. Séance du 15 juin 1865, p. 459. — Discussion de l'article unique et adoption. Séance du 26 juin 1865, p. 462-465.

*Exposé des motifs.*

« Messieurs,

« Le projet de loi que j'ai l'honneur de soumettre à vos délibérations a pour objet d'autoriser le gouvernement à régler, temporairement, par voie administrative, le tarif des voyageurs et des bagages sur le chemin de fer de l'Etat.

« En sollicitant ces pouvoirs, le gouvernement est mû par une seule pensée : Introduire dans ce tarif des réformes successives au moyen d'essais tentés prudemment et d'améliorations graduées de manière, d'une part, à rendre le chemin de fer plus accessible aux populations, d'autre part, à ne point compromettre la situation financière de cette institution.

« Certes, messieurs, s'il était possible d'improviser tout un système de réformes, s'il était possible de se prémunir contre les graves mécomptes financiers qui pourraient être la conséquence de mesures radicales et générales, le gouvernement n'hésiterait pas à soumettre un projet complet à vos délibérations.

« Mais à part quelques essais partiels, tels que les trains de plaisir, les coupons d'aller et de retour, les abonnements, il n'existe de précédent dans aucune grande exploitation.

« Partout le tarif des voyageurs a pour base l'égalité kilométrique, base qui ne semble ni rationnelle, puisqu'elle suppose l'égalité des dépenses kilométriques, ni commerciale, puisqu'elle produit une surélévation de prix qui, aux obstacles naturels que les distances opposent aux déplacements, vient ajouter une sorte d'impôt qui rend le voyage onéreux, si pas inaccessible pour les couches inférieures et mêmes moyennes de la société.

« Les réformes introduites successivement depuis

12 avril 1851 et du 10 mars 1854, l'art. 1<sup>er</sup> de la loi du 12 avril 1835, concernant les péages des

chemins de fer de l'Etat, prorogé jusqu'au 1<sup>er</sup> juillet 1866 par la loi du 21 avril 1864, est

quelques années, par le gouvernement, dans le tarif des marchandises ont rencontré l'assentiment du pays et de ses mandataires. D'autres améliorations projetées ou demandées seront encore accomplies en temps et lieu. Mais je n'hésite pas à déclarer que le gouvernement lui-même eût peut-être reculé devant ces réformes, s'il avait été question de les résumer dans un projet d'ensemble et de les mettre à exécution simultanément.

« En admettant la science, l'expérience et l'énergie nécessaires à l'élaboration d'un semblable projet, on aurait reculé, à coup sûr, devant ses conséquences financières, devant un abaissement possible et immédiat de plusieurs millions dans la recette.

« Le gouvernement s'est donc attaché à sonder avec soin le terrain du trafic au moyen d'essais successifs; il a avancé prudemment de réformes en réformes, de telle sorte qu'il a produit le bien désiré, tout en maintenant intacte l'admirable situation financière de notre réseau national.

« La base essentielle des réformes introduites dans le tarif des marchandises a été la réduction de la taxe kilométrique en raison de l'allongement des parcours.

« Le gouvernement pense qu'il serait utile et équitable d'appliquer le même principe au tarif des voyageurs, et il estime que cette dernière réforme doit être accomplie par les mêmes procédés et avec la même prudence que la première.

« Le gouvernement se trouve également dans l'impossibilité de tenter, sinon par mesure législative, toute autre amélioration partielle, les pouvoirs que lui donne l'art. 10 de la loi du 12 avril 1851 (a) étant limités à des cas exceptionnels.

« C'est pour ce motif qu'il a ajourné jusqu'ici la création de tarifs spéciaux pour les trains de marché et de banlieue, les tarifs d'abonnement, l'adjonction de voiture de 3<sup>e</sup> classe à certains trains express, la réduction des minima de prix et d'autres essais analoges qu'il pourrait être utile de faire.

« J'ai pensé, messieurs, qu'il ne serait pas hors de propos de parcourir rapidement les diverses étapes qui ont marqué la réforme du tarif des marchandises et d'envisager les résultats obtenus.

« Je me plais à espérer que ces explications sont de nature à justifier le vote de confiance que j'ai l'honneur de solliciter de la législature.

« En 1856, malgré un accroissement d'exploitation de 61 kilomètres, le mouvement et la recette des grosses marchandises furent inférieurs de 104,000 tonnes et de 303,000 francs à ceux de l'année précédente.

« D'un autre côté, des offres de transports nouveaux, mais à prix réduits, étaient faites de toutes parts à l'administration. Cette situation semblait indiquer une sorte de compression du trafic par l'élévation des tarifs.

« L'administration accueillit ces offres.

« Telle fut l'origine des traités particuliers et des tarifs spéciaux.

(a) Art. 10. Le ministre aura la faculté de réduire le tarif des voyageurs jusqu'à concurrence de 50 p. c.

1<sup>o</sup> Pour le transport des émigrants et leurs bagages;

2<sup>o</sup> Pour les transports exceptionnels et ceux qui auraient lieu à l'occasion de solennités, concours, fêtes publiques, et qui paraîtraient de nature à procurer au chemin de fer un accroissement de produit.

« Le trafic en reçut une vive impulsion et, à part les objections de principe qui furent faites à ce système et auxquelles le gouvernement a fait droit, on peut affirmer qu'il a été profitable au pays comme au trésor public. De son côté, l'administration y a puisé de précieux éléments d'appréciation et une expérience qui lui a permis de marcher résolument dans la voie du progrès.

« De 1856 à 1860 (4 années), le mouvement s'accrut de 1,133,000 tonnes et la recette de 3,306,300 fr.

« En 1861, le gouvernement introduit le premier tarif régulier avec réduction à la distance. Il comprenait : la houille, le coke, les briquettes de charbon, la fonte brute, les pavés, les moellons et la chaux en vrac.

« Les résultats de cet exercice furent remarquables.

« L'augmentation du mouvement s'éleva à 11,61 p. c. (427,000 tonnes), celle de la recette à 10,93 p. c. (fr. 1,635,000). L'accroissement du tonnage des marchandises favorisées par le nouveau tarif atteignit la proportion énorme de 72,40 p. c.

« En 1862, le tarif spécial devint général, c'est-à-dire qu'il fut étendu à toutes les marchandises de 3<sup>e</sup> classe. Un tarif réduit à la distance fut également créé pour la 2<sup>e</sup> classe et le tarif si libéral du transit fut mis en vigueur ainsi que d'autres mesures secondaires. C'est sous ce régime que se fit l'exploitation pendant les années 1862-1863 et les cinq premiers mois de 1864.

« Malgré ces réductions de tarifs et malgré l'intensité de la crise commerciale et industrielle, le mouvement s'accrut de 621,000 tonnes et la recette de 892,000 fr.

« En 1864, des réformes plus importantes encore furent décrétées : toutes les marchandises de 3<sup>e</sup> classe passèrent dans une classe nouvelle à prix très-réduit; la plupart des marchandises de 2<sup>e</sup> classe furent rangées dans la 3<sup>e</sup>, et un certain nombre de produits de 1<sup>re</sup> classe dans les 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup>. Les barèmes de ces deux dernières classes reçurent un complément de réduction à la distance; un tarif réduit fut créé pour les abonnements, etc., etc.

« Ces mesures eurent pour effet de supprimer la presque totalité des traités et tarifs spéciaux, les prix des tarifs généraux étant égaux ou inférieurs à ceux de ces tarifs favorisés.

« Les résultats dépassèrent toute attente.

« De juin en décembre, le tonnage des grosses marchandises s'accrut de 525,000 tonnes, ce qui représente, pour une période de douze mois, un accroissement total de 900,000 tonnes. C'est l'équivalent de l'accroissement moyen de plus de trois années réunies.

« Quant à la recette, dont la flexion momentanée pouvait atteindre jusqu'à 2,000,000 de francs, ce prodigieux développement de mouvement l'a maintenue à un niveau normal.

« L'augmentation pour la même période de juin à décembre a été de 578,000 francs, ce qui représente 990,000 francs pour une période annuelle.

« On comprend que si l'augmentation du mouvement persiste, même dans des proportions moindres, après la première période annuelle, les résultats en recette seront bien plus brillants, puisque le produit de l'excédant de mouvement ne devra plus servir à compenser la réduction de taxe sur le trafic préexistant.

« Qu'il me soit permis d'envisager l'ensemble de

rendu applicable au tarif des voyageurs et des bagages.

Promulguons la présente loi, ordonnons qu'elle

soit revêtue du sceau de l'Etat et publiée par la voie du *Moniteur*. — Contre-signé par le ministre des travaux publics, M. JULES VANDERSTICHELEN.

ces mesures sous les trois aspects les plus intéressants :

- « Le taux des tarifs ;
- « Le bénéfice du public ;
- « Le résultat pour le trésor (recette et dépense).
- « Voici les tarifs comparés de 1856 et de 1864.

| DISTANCES. | 1 <sup>re</sup> CLASSE. |                | 2 <sup>e</sup> CLASSE. |                | 3 <sup>e</sup> CLASSE. |                | 4 <sup>e</sup> CLASSE. |                |
|------------|-------------------------|----------------|------------------------|----------------|------------------------|----------------|------------------------|----------------|
|            | Tarif de 1856.          | Tarif de 1864. | Tarif de 1856.         | Tarif de 1864. | Tarif de 1856.         | Tarif de 1864. | Tarif de 1856.         | Tarif de 1864. |

| Lieux | Fr. c. | Fr. c. | Fr. c. | Fr. c. | Fr. c. | Fr. c. | Fr. c. | Fr. c. |
|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 5     | 3 80   | 3 80   | 3 »    | 3 »    | 2 80   | 2 80   | 2 80   | 2 »    |
| 40    | 6 »    | 6 »    | 8 »    | 8 »    | 4 »    | 4 »    | 4 »    | 3 »    |
| 18    | 8 80   | 8 80   | 7 »    | 7 »    | 5 80   | 5 80   | 5 80   | 3 78   |
| 20    | 11 »   | 11 »   | 9 »    | 9 »    | 7 80   | 7 »    | 7 78   | 4 »    |
| 23    | 15 80  | 15 80  | 14 »   | 14 »   | 8 80   | 6 »    | 8 80   | 4 23   |
| 30    | 16 »   | 16 »   | 13 »   | 13 »   | 8 80   | 10 »   | 6 23   | 10 »   |
| 33    | 18 80  | 18 80  | 15 »   | 15 »   | 11 80  | 6 80   | 11 80  | 4 78   |
| 40    | 21 »   | 21 »   | 17 »   | 17 »   | 9 80   | 13 »   | 6 78   | 13 »   |
| 48    | 23 80  | 23 80  | 19 »   | 19 »   | 14 80  | 7 »    | 14 80  | 3 23   |
| 50    | 26 »   | 26 »   | 21 »   | 21 »   | 10 80  | 16 »   | 7 23   | 16 »   |

« Il est essentiel de remarquer que l'écart considérable entre les prix de 1856 et ceux de 1864 doit être augmenté de toute l'importance des déclassements opérés.

« Ainsi, la chaux payait autrefois, à la 2<sup>e</sup> classe, de 3 à 24 francs ; elle paye aujourd'hui, à la 4<sup>e</sup> classe, de fr. 2 à 2-50.

« Les betteraves payaient fr. 3-50 à 26 francs, à la 1<sup>re</sup> classe. Elles ne payent plus que fr. 2 à 2-50, à la 4<sup>e</sup> classe.

« Les charbons, les minerais, la fonte, les fers, les bois, les matériaux de construction (pierres, briques, pavés, tuiles, ardoises, etc.), les pommes de terre, les engrais, etc., jouissent de réductions analogues qui ont atteint jusqu'à 80 p. c. des prix de 1856.

« Quel a été le bénéfice du public ?

« L'accroissement d'utilité que le public a recueilli du chemin de fer, de 1856 à 1864, est non-seulement en raison de la progression du mouvement, mais aussi du prix moindre qu'il a payé.

« Le mouvement s'est accru dans les proportions suivantes :

|      | Tonnage.  | Augmentation. |
|------|-----------|---------------|
| 1856 | 2,348,000 | »             |
| 1857 | 2,783,000 | 238,000       |
| 1858 | 3,190,000 | 407,000       |
| 1859 | 3,318,000 | 128,000       |
| 1860 | 3,678,000 | 360,000       |
| 1861 | 4,108,000 | 430,000       |
| 1862 | 4,276,000 | 174,000       |
| 1863 | 4,479,000 | 203,000       |
| 1864 | 5,231,000 | 772,000       |

(a) En réalité la réduction est plus considérable encore, car les tarifs à prix réduits à la distance ont eu nécessairement pour effet d'augmenter le parcours moyen et par suite de compenser en partie les réductions opérées sur la base des prix.

(b) Part de l'Etat après déduction des sommes payées aux compagnies de Tournai à Jurbise et de Dendre-et-Waas.

« L'augmentation est de 2,706,000 tonnes ou de 106.32 p. c.

« La tonne embarquée produisait :

*Economie pour le public.*

|         |          |      |             |             |  |
|---------|----------|------|-------------|-------------|--|
| En 1856 | fr. 4,38 |      |             |             |  |
| En 1837 | 4,34     | 0,24 | 5,240 p. c. | fr. 668,000 |  |
| En 1838 | 4,30     | 0,23 | 6,115       | 895,000     |  |
| En 1839 | 4,26     | 0,32 | 6,987       | 1,060,000   |  |
| En 1860 | 4,07     | 0,31 | 11,125      | 1,876,000   |  |
| En 1861 | 4,04     | 0,34 | 11,790      | 2,217,000   |  |
| En 1862 | 3,84     | 0,74 | 16,197      | 3,164,000   |  |
| En 1863 | 3,74     | 0,84 | 18,340      | 3,762,000   |  |
| En 1864 | 3,51     | 1,27 | 27,729 (a)  | 6,670,000   |  |

Total . . . fr. 20,310,000

« Nous ne croyons pas rencontrer de contradicteur, en disant qu'une augmentation de 2,706,000 tonnes (106 1/3 p. c.) et une économie de 20,000,000 de francs réalisée en huit années, dont la dernière absorbe à elle seule 6,670,000 francs, correspondant à un abaissement moyen de 23 p. c. dans les tarifs, ont été pour notre commerce, nos industries et notre agriculture un puissant élément de prospérité.

« A quel prix le trésor public a-t-il réalisé ces bienfaits ?

« De 1856 à 1864, la recette des grosses marchandises s'est élevée de 10,971,000 fr. (b) à 16,738,000 francs (b), soit de 5,767,000 francs ou 52 1/2 p. c.

« Les autres éléments du trafic, voyageurs, petites marchandises, finances, etc. ont donné, en 1864, 16,940,000 francs (b), contre 12,183,000 francs (b) en 1856.

« L'augmentation des deux trafics donne donc une plus-value totale de 10,524,000 francs ou 31.25 p. c.

« Les dépenses d'exploitation ont été, en 1856, de 14,811,000 francs.

« Elles s'élevèrent, en 1864, à 18,000,000 de francs (c), soit 3,189,000 francs ou 21 1/2 p. c. en plus.

« Ajoutons à ces dépenses tout l'intérêt des capitaux de premier établissement dépensés de 1856 à 1864, bien que la plupart de ces dépenses fussent indispensables et tout à fait indépendantes de la réforme des tarifs.

« Les dépenses de cette nature s'élevèrent, au 31 décembre dernier, à 31,078,000 francs (d). L'intérêt à 5 p. c. donne 1,554,000 francs.

« L'accroissement total des charges d'exploitation et de premier établissement s'élève donc à 4,743,000 francs, c'est-à-dire à un chiffre inférieur de 5,781,000 francs à la plus-value du trafic général, et inférieur de 1,024,000 francs même à la plus-value du trafic spécial des grosses marchandises.

« En résumé depuis 1856, c'est-à-dire en huit années :

« 1<sup>o</sup> Le trafic des marchandises a été abaissé, en moyenne, de 28 p. c. ;

« 2<sup>o</sup> Le public a expédié 2,706,000 tonnes en plus,

(c) Y compris les crédits supplémentaires et celui d'un million pour renouvellement extraordinaire de matériel, rattaché au budget de 1864 par la loi du 30 décembre dernier.

(d) Non compris les 3,000,000 de francs destinés à la ligne directe de Bruxelles à Louvain.