

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 26 JANVIER 1852.

Prix de transport sur le chemin de fer de l'État, des marchandises, valeurs, équipages et animaux.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

La Législature, en confiant à l'État le service du rail-way national, a abandonné au Gouvernement le soin de fixer, pendant les premières années de l'exploitation, les prix et les conditions de transport sur cette voie de communication, tout en se réservant le droit de régler plus tard, par des lois spéciales, les bases d'après lesquelles se percevraient les recettes du chemin de fer, recettes qui constituent aujourd'hui l'une des ressources principales du revenu public.

Usant de la latitude qui lui en était laissée par des votes législatifs qui se sont renouvelés d'année en année, le Gouvernement, sous les divers cabinets qui se sont succédé, a appliqué aux transports sur notre chemin de fer des dispositions diverses, les unes n'introduisant que des modifications de détail dans les systèmes existants, les autres consacrant des principes de tarification entièrement nouveaux.

Aussi longtemps que, du réseau dont l'exploitation devait être faite par l'État, il restait de nouvelles sections à ouvrir, on pouvait considérer qu'il y avait des motifs suffisants de conserver au Gouvernement la faculté de fixer aussi bien les prix que les distances légales de transport ; mais la dernière de ces sections, celle de Tournay à Jurbise, a été livrée à la circulation au mois de novembre 1848, et depuis lors il est devenu rationnel de soumettre à la sanction de la Législature les bases d'une tarification applicable à toutes les parties du réseau.

C'est dans ce but que mon honorable prédécesseur déposa, dans le cours de la session législative de 1849-1850, un projet de loi destiné à régler les prix de transport des voyageurs et des bagages, projet qui n'a pu, toutefois, être discuté en séance publique par les Chambres, que dans la session suivante et a, finalement, donné lieu à la loi du 12 avril 1851.

Quant aux marchandises, en général, mon honorable prédécesseur, considérant que les derniers tarifs qui réglaient les transports de l'espèce n'étaient en vigueur que depuis le 1^{er} septembre 1848, jugea, avec raison, qu'il convenait, avant de formuler un projet de loi pour cet objet, de laisser fonctionner ces derniers tarifs pendant quelque temps encore, afin qu'on pût, autant que possible, reconnaître les effets relatifs produits par leur application.

Naturellement les motifs qui devaient engager, à cette époque, le Gouvernement à ajourner la présentation aux Chambres d'un projet de loi concernant le transport des marchandises, n'existent plus aujourd'hui. Les tarifs du 1^{er} septembre 1848 ont été mis à exécution pendant les trois exercices 1849, 1850 et 1851 en entier, et si les résultats qu'ils ont fournis, par rapport aux tarifs antérieurs, ne sont pas encore concluants de tous points, eu égard à la différence des circonstances générales existant aux époques comparées d'application, c'est-à-dire avant et après 1848, toujours est-il que certains faits, pour lesquels il n'y a pas de contestation possible et dont il est facile, d'ailleurs, de se rendre compte, permettent, dès à présent, de proposer à la Législature des tarifs qui, combinés avec diverses mesures d'administration, doivent, selon toute probabilité, produire des résultats financiers plus avantageux que ceux qu'on a obtenus par le système en vigueur.

C'est l'ensemble de ces dispositions qui constitue le projet de loi que j'ai l'honneur, Messieurs, de soumettre à vos délibérations.

Ce projet comprend tous les transports autres que ceux des voyageurs et des bagages : il s'applique ainsi aux expéditions : 1^o des marchandises proprement dites, 2^o des finances et valeurs, 3^o des équipages, et 4^o des animaux.

La 1^{re} section, celle des marchandises, représentant, à elle seule, près de la moitié des recettes totales de nos chemins de fer, mérite, par son importance, de fixer toute l'attention des Chambres. Je crois donc nécessaire, Messieurs, d'entrer dans quelques développements sur cette matière et de mettre en parallèle, d'une manière générale, tant sous le rapport des bases qu'au point de vue des résultats, les tarifs en vigueur depuis le 1^{er} septembre 1848, avec les tarifs antérieurs, ceux du 1^{er} janvier 1847, les seuls qu'il y ait à considérer depuis l'exécution du tronc principal.

Je diviserai, d'après cela, le travail qui va suivre en deux parties principales : la première contiendra l'exposé comparatif des bases des deux derniers systèmes de tarification des marchandises, et des résultats obtenus sous l'application de chacun de ces systèmes ; la seconde partie se rapportera aux tarifs proposés et aux dispositions nouvelles que consacre le projet de loi.

PREMIÈRE PARTIE.

Des tarifs appliqués aux marchandises, postérieurement à l'exercice 1846.

I. TARIFS DU 1^{er} JANVIER 1847.

Dans le système de 1847, les transports de marchandises se divisaient en deux catégories principales, comprenant : l'une les *petites marchandises* ou marchandises de messageries, l'autre les *grosses marchandises*, ou marchandises de roulage.

Dans la 1^{re} catégorie étaient, généralement, rangés tous les colis dont le poids ne dépassait pas 500 kilogrammes et, dans la 2^e, toutes les expéditions d'un poids supérieur. Toutefois, les expéditeurs avaient la faculté de faire transporter les envois de plus de 500 kilogrammes aux conditions de départ des *petites marchandises*, moyennant le paiement de la taxe fixée pour ces sortes d'expéditions.

Les conditions de départ variaient, en effet, en ce que les colis de *petites marchandises* étaient expédiés soit *par le 1^{er} convoi*, partant après l'inscription, soit au plus tard, par l'un des convois *de la journée*, tandis que, pour les *grosses marchandises*, le départ ne devait se faire que *dans les 24 heures* de l'inscription.

Pour les transports de petites marchandises il existait, dans le tarif de 1847, qui portait dans le livret le n° 4, trois prix différents : le 1^{er} s'appliquait aux colis qui ne pesaient pas plus de 5 kilogrammes, lesquels colis payaient, pour tout parcours, une taxe fixe de 60 centimes; le 2^e s'appliquait aux articles d'un poids de 5 à 50 kilogrammes, et était établi, sous la réserve *d'un minimum de 60 centimes par colis*, à raison de 2 1/2 centimes par 100 kilogrammes et par lieue, soit 25 centimes par quintal-lieue : ce dernier prix se calculait par unité de 10 kilogrammes, toute fraction de cette unité comptant pour 10 kilogrammes (1).

Enfin le 3^e prix, applicable aux petites marchandises d'un poids de plus de 50 kilogrammes, se composait d'une taxe fixe de 55 centimes par quintal, ou plutôt de 3 1/2 centimes par 10 kilogrammes, et d'une taxe variable, établie à raison

(1) Ce serait à tort qu'on aurait cru que, dans les quantités de petites marchandises transportées à raison de 60 centimes par colis, ne se trouvaient compris que des articles d'un poids n'excédant pas 5 kilogrammes. En effet, dans cette catégorie étaient rangées toutes les expéditions qui, ayant un poids quelconque, ne comportaient pas un prix dépassant le *minimum* de fr. 0-60. Par exemple, un ballot de 50 kilogrammes transporté de Bruxelles à Malines, à 4 lieues de distance, n'aurait dû payer, à la taxe de 2 1/2 centimes par 10 kilogrammes et par lieue, que 50 centimes; dès lors ce ballot était taxé *au minimum* de 60 centimes et figurait, dans la statistique, au nombre des colis de 0 à 5 kilogrammes.

D'après un relevé partiel qui en a été fait, la moyenne du poids des colis transportés au *minimum* de la taxe, en 1847, était d'environ 7 kilogrammes; d'où il suit que les 275,457 colis de l'espèce, qui ont été expédiés pendant ledit exercice, représenteraient, d'après cette moyenne, un poids approximatif de 49,000 quintaux.

de 1 centime par 10 kilogrammes et par lieue, ou de 10 centimes par quintal-lieue. Ces deux taxes réunies revenaient, en moyenne, par quintal-lieue, à peu près à la moitié de celle qui était fixée pour les transports de 5 à 50 kilogrammes, soit à 12 1/2 centimes par quintal-lieue. Mais, comme il était stipulé qu'aucune expédition de plus de 50 kilogrammes ne pouvait payer moins que la taxe due pour un colis de 50 kilogrammes, il résultait nécessairement de là que les expéditions de 50 à 100 kilogrammes étaient taxées pour ce poids de 50 kilogrammes (1).

En tenant compte des poids réels (au lieu des poids taxés), les résultats du transport des petites marchandises inscrites furent, en 1847, ceux qui sont consignés au tableau suivant :

EXERCICE 1847. — EXPÉDITIONS INSCRITES COMME PETITES MARCHANDISES.			
	POIDS TRANSPORTÉS.	RECETTES.	PRODUIT MOYEN PAR QUINTAL.
	Quintaux.	Francs.	f.
Tarif n° 4. { Colis de 0 à 100 kilogrammes. . . .	102,000	433,547	4.250
{ Id. de plus de 100 kilogrammes. .	366,000	618,836	1.691
ENSEMBLE.	468,000	1,052,403	2.249

En ce qui concerne les *grosses marchandises*, composées d'expéditions de plus de 500 kilogrammes, et auxquelles pourrait s'appliquer la dénomination de *transports à petite vitesse*, la taxe se percevait, en 1847, d'après quatre tarifs différents qui, dans le livret réglementaire, portaient, respectivement, les n°s 5, 6, 7 et 8, savoir :

Tarif n° 5. — Transports *par abonnement*;

Id. n° 6. — Id. *par location de waggons*;

Id. n° 7. — Id. *à charge incomplète* (expéditions de 500 à 4,000 kil.);

Id. n° 8. — Id. *à charge complète* (expéditions de 4 à 5 tonnes).

Le mode *par abonnement*, tarif n° 5, consistait dans la faculté accordée à tout expéditeur, de disposer, mais pour un terme de 6 jours au *minimum*, d'un

(1) Les expéditions de 50 à 100 kilogrammes étant taxées comme des colis de 50 kilogrammes, et ne figurant, dès lors, dans la statistique des mouvements que pour des poids de 50 kilogrammes, on voit que les quantités de quintaux transportés, qui sont renseignées dans la catégorie des transports de 5 à 50 kilogrammes, sont au-dessous de la réalité. En tenant compte du poids effectif, les petites marchandises expédiées en 1847 comme colis de 5 à 50 kilogrammes, comporteraient, non pas un poids de 66,234 quintaux, comme l'indique le compte rendu de cet exercice, mais bien un poids de 83,000 quintaux.

certain nombre de waggons, lesquels ne pouvaient être chargés que de marchandises pondéreuses, comprises dans la classe la moins imposée, et ce, à concurrence de 4 1/2 à 5 tonnes suivant la saison. L'abonnement se payait à raison d'une taxe fixe de 5 francs par waggon et par jour, et la taxe variable à raison de fr. 1-70 par waggon et par lieue. Ces deux taxes réunies revenaient, moyennement, à 49 centimes par tonne et par lieue, ou à environ 5 centimes par quintal-lieue.

Le mode de transport dit *par location de waggon* (tarif n° 6), consistait dans la mise à la disposition de tous ceux qui en faisaient la demande, d'un ou de plusieurs waggons qu'on expédiait par les *convois de voyageurs* et que les intéressés chargeaient, à leur gré, de marchandises de toute nature et de tout poids, à concurrence de 4 1/2 à 5 tonnes, suivant la saison d'hiver ou d'été. Le prix de transport revenait, moyennement, à fr. 2-70 par waggon et par lieue, soit, en raison du chargement, à une taxe moyenne de 65 centimes par tonne-lieue. Ce mode de transport offrait évidemment, toutefois au détriment du trésor, des avantages considérables aux messagistes, puisque ceux-ci pouvaient, par ce moyen, expédier à grande vitesse, mais à prix réduit, une grande quantité de petites marchandises, qui auraient dû, si le mode de location n'eût pas été appliqué, être expédiées à la taxe fixée, par le tarif n° 4, pour les transports des petites marchandises.

Les modes de transport dits à *charge incomplète* et à *charge complète*, se faisaient par expédition, aux tarifs n° 7 et n° 8. Pour chacun de ces deux tarifs, les marchandises se divisaient, suivant leur nature, en trois classes. Les prix de transport, indépendants de la remise à domicile qui se payait à raison de 25 centimes par quintal, revenaient, moyennement, par tonne-lieue, savoir : dans le tarif n° 7 à fr. 0-60, fr. 0-75 et fr. 1-00 selon la classe et, dans le tarif n° 8, à fr. 0-50, fr. 0-70 et fr. 0-90 (1).

Mais il est à remarquer que diverses modérations de taxe étaient accordées pour certaines expéditions, de sorte que, même à part les tarifs spéciaux adoptés pour les relations internationales, les prix affectés aux transports des grosses marchandises, bien que parfaitement définis dans le livret réglementaire, n'en offraient pas moins, par leur multiplicité, une grande complication et, par conséquent, des embarras assez fâcheux, tant pour le commerce que pour les agents de l'administration chargés, soit de l'application des bases, soit du contrôle des recettes.

Quant aux résultats totaux du transport des *grosses marchandises* pendant l'exercice 1847, ils sont ceux qui se trouvent renseignés dans le tableau suivant, en y comprenant toutefois, comme *grosses marchandises*, la totalité de celles qui étaient transportées par le mode de *location de waggon*, au nombre desquelles pourtant se trouvait, comme nous l'avons dit, une très-grande quantité de colis d'un poids inférieur à 500 kilogrammes.

(1) Toutefois, par une disposition formulée à l'art. 51 du livret réglementaire, les marchandises appartenant, de leur nature, à la catégorie la plus imposée, appelée alors 5^e classe, pouvaient, à la demande de l'expéditeur, être taxées aux prix de la 2^e classe, sous la seule réserve que, dans ce cas, l'administration n'était pas responsable des avaries.

EXERCICE 1847. — TRANSPORTS INSCRITS COMME GROSSES MARCHANDISES.

	POIDS TRANSPORTÉS.	RECETTES ORDINAIRES.	PÉAGE MOYEN PAR TONNE ET PAR LIEUE OU LIEUE NORMAL.	PRODUIT MOYEN (ordinaire) PAR TONNE TRANSPORTÉE.	
	, Tonn.	Fr.	f.	f.	
Tarif n° 5. — Transport par abonnement	67,964	342,690	0.49	5.02	
Tarif n° 6. — Transport par location de waggon.....	60,784	643,636	0.65	10.56	
Tarif n° 7. — Transport par charge incomplète	1 ^{re} classe	56,042	249,555	0.60	6.91
	2 ^e id.	42,552	454,429	0.75	10.25
	3 ^e id.	2,089	45,079	1.00	15.06
Tarif n° 8. — Transport par charge complète.	1 ^{re} classe	714,186	5,814,081	0.50	5.52
	2 ^e id.	34,561	182,725	0.70	5.29
	3 ^e id.	2,671	41,369	0.90	15.49
Totaux et moyennes.....	961,549	5,753,582	0.558	59.62	

Recettes ordinaires . . . , 5,753,582

Camionage et produits divers 59,225

Recettes totales des expéditions inscrites comme grosses marchandises en 1847 5,812,605

N. B. Ces résultats sont parfaitement exacts en ce qui concerne le poids des marchandises expédiées, les recettes effectuées et le produit moyen obtenu par tonne transportée; mais il n'en est pas de même des prix par tonne-lieue. Ceux qui figurent au tableau ci-dessus ne sont que les moyennes des taxes ordinaires ou normales, sans qu'on ait tenu compte des modérations de prix accordées à certains transports. Lorsque l'on a égard à ces modérations de taxe, la moyenne générale des prix n'est plus, comme il est indiqué au tableau ci-dessus, de fr. 0.558, mais bien de fr. 0.507. Ce chiffre résulte, du moins, des calculs qui ont été faits pour les 8 premiers mois de l'exercice 1848, pendant lesquels les tarifs appliqués ont été ceux du 1^{er} janvier 1847; des calculs analogues, qui exigent un travail immense, n'ont pas été effectués pour l'exercice 1847; mais on peut, sans crainte d'erreur grave, adopter la moyenne de fr. 0.507 par tonne-lieue, auquel cas la recette de 5,753,582 francs donnerait, pour le mouvement total des grosses marchandises en 1847, environ 11,547,900 tonnes-lieues.

On remarque, dans ce tableau, que les marchandises de 3^e classe, expédiées aux tarifs n° 7 et 8, ne s'élèvent, en totalité, qu'à la minime quantité de 5,660 tonneaux. L'une des causes qui ont déterminé ce résultat consiste dans la circonstance que mentionne la note de la page 5, à savoir que les expéditeurs, en assumant la responsabilité de toute avarie éventuelle, pouvaient faire transporter les marchandises de ladite classe aux prix fixés pour la 2^e; de telle sorte que, moyennant un emballage convenable des colis, le public avait la faculté de s'affranchir de l'excédant de taxe imposé aux marchandises de grande valeur.

Cette disposition qui avait, en quelque sorte, pour effet, de supprimer la 3^e classe, était d'autant moins justifiable, qu'elle dégrévait ainsi les prix de transport de celles des marchandises qui pouvaient le mieux supporter un péage élevé.

A cet égard donc, comme sous le rapport du principe de la location des waggon (tarif n° 6), le système du 1^{er} janvier 1847 était défectueux et son application a enlevé, de ce chef, au trésor, des sommes considérables.

Néanmoins l'ensemble des transports de marchandises a donné, en 1847, un revenu de près de 7 millions de francs, comme on le voit dans la récapitulation ci-dessous, laquelle est formée de la réunion des données générales que fournissent les deux tableaux qui précèdent.

EXERCICE 1847. — TRANSPORTS DE MARCHANDISES DE TOUTES CATÉGORIES.					
	POIDS TAXÉ	POIDS RÉEL AP- PROXIMATIF	RECETTES ORDINAIRES.	CAMIONAGE et produits DIVERS	RECETTES TOTALES.
Marchandises expédiées au tarif n° 4.....	Tonneaux. 44,665	Tonneaux 46,800	Francs 1,052,403	Francs »	Francs 1,052,403
Id. id. aux tarifs n° 5, 6, 7 et 8.	961,549	»	5,753,582	59,225	5,812,605
	1,006,214	»	6,805,785	59,225	6,865,008
Quote-part payée à la Compagnie des chemins de fer de Tournay à Jurbise et de Landen à Hasselt, ci.					24,176
Produit obtenu pour compte de l'Etat..... fr.					6,840,852

II. TARIFS DU 1^{er} SEPTEMBRE 1848.

La multiplicité des catégories de transport que consacrait le système de 1847, fit concevoir l'idée d'adopter des bases beaucoup moins complexes et donna ainsi naissance aux tarifs du 1^{er} septembre 1848.

Ce dernier système eut, en effet, principalement pour objet, d'apporter une grande simplification dans la détermination des taxes, en réduisant à trois le nombre des tarifs affectés aux transports de marchandises, tant du service intérieur que du service international.

Toutefois, un second but, également important, que les tarifs du 1^{er} septembre 1848 avaient en vue, c'était de rendre les péages relativement décroissants avec l'allongement des parcours, en composant le prix du transport, pour chaque poids donné, d'une taxe fixe et d'une taxe variable, établie en raison des distances légales de parcours.

Voici quelles sont, pour remplir ce double objet, les dispositions auxquelles on s'arrêta :

Les envois sont divisés, non plus en *petites* et en *grosses* marchandises, mais en transports à *grande vitesse* et en transports à *petite vitesse*, les uns s'effectuant par le 1^{er} convoi de voyageurs, partant après l'inscription, les autres n'ayant lieu que par des convois de marchandises, partant, au plus tard toutefois, *dans les 24 heures* de l'inscription, hormis le cas d'encombrement.

Tout colis quelconque peut, au gré de l'expéditeur, être transporté soit à *grande*, soit à *petite vitesse*; seulement, dans le second cas, toute expédition de moins de 100 kilogrammes paye pour 100 kilogrammes.

Pour les transports à *grande vitesse*, il n'y a qu'un seul tarif, quelle que soit la nature de la marchandise. Dans ce tarif, qu'on a nommé tarif n° 1, le prix de transport est composé, comme nous l'avons dit, de deux taxes, appelées, l'une *frais fixes*, l'autre *frais variables*.

La taxe dite *frais fixes*, comprenant, dans ce tarif n° 1, le chargement, le déchargement, le bulletin d'inscription, la remise à domicile ou bien le dépôt *bureau restant* ⁽¹⁾, est de fr. 0-50 par expédition de 100 kilogrammes et au-dessous. Au-delà de 100 kilogrammes, les frais fixes sont appliqués par unité indivisible de 10 kilogrammes, soit ainsi à raison de 5 centimes pour cette unité de poids.

Les *frais variables*, pour les transports à grande vitesse, sont calculés à raison de 10 centimes par quintal et par lieue. Cette taxe s'applique par unité indivisible de 10 kilogrammes; mais les longueurs sont comptées de 5 en 5 lieues, toute distance de moins de 5 1/2 lieues (comme celle de Malines à Termonde, par exemple) payant pour 5 lieues, tandis que toute distance atteignant 5 1/2 lieues (comme

(1) Au tarif de la grande vitesse, les articles *remis à domicile* ne payent rien de plus que les articles *bureau restant*.

celle de Termonde à Gand), est comptée pour 10 lieues ; de même que toute distance de 10 $\frac{1}{2}$ à 15 lieues compte pour 15 lieues, et ainsi de suite.

En ce qui concerne les transports à *petite vitesse*, les expéditions, pour les relations de l'intérieur, se divisent, selon leur nature, en deux catégories, l'une comprenant les marchandises dites *ordinaires*, l'autre les marchandises appelées *produits favorisés* : aux premières s'applique le tarif n° 2, aux secondes le tarif n° 3.

Les *frais variables* se payent, respectivement, au tarif n° 2 et au tarif n° 3, à raison de 5 et de 3 centimes par quintal-lieue, l'unité de longueur étant ici de 1 lieue.

Les *frais fixes*, qui restent les mêmes pour les marchandises de l'une et de l'autre catégorie, se perçoivent comme suit :

a. Expédition <i>bureau restant</i> , sans chargement ni déchargement, par 100 kilogrammes	fr. 0 10
b. Expédition <i>bureau restant</i> , avec chargement et déchargement, par 100 kilogrammes	0 15
c. Expédition avec <i>remise à domicile</i> , compris chargement et déchargement, par 100 kilogrammes	0 30
d. Prise à domicile, par 100 kilogrammes	0 15

ce qui fait voir que, dans les frais fixes, on compte, lorsqu'il y a lieu, 5 centimes par quintal pour chargement et déchargement, et 15 centimes par quintal, soit pour la remise, soit pour la prise à domicile.

Les taxes indiquées ci-dessus pour frais fixes et pour frais variables, sont appliquées par fraction indivisible de 10 kilogrammes, sous la réserve déjà mentionnée, que toute expédition d'un poids inférieur à 100 kilogrammes, paye pour un quintal.

En outre de ces taxes il est perçu, lorsqu'il s'agit de transports à petite vitesse, un droit fixe de 10 centimes pour le bulletin d'inscription de chaque expédition.

Tel est, dans ses bases générales, le système du 1^{er} septembre 1848.

Sans aucun doute, il est permis de penser que ce nouveau système peut procurer des recettes tout aussi favorables que celles qu'on a obtenues sous le régime précédent ; mais avant la mise en vigueur de la tarification nouvelle, il eût été impossible de se prononcer, avec quelque certitude, sur les conséquences financières qu'elle devait avoir.

En effet, le double but qu'on se proposait surtout d'atteindre par le système du 1^{er} septembre, consistait, comme je l'ai dit, à simplifier les tarifs, par une réduction dans le nombre des catégories à taxes différentes, et à établir des prix de transport, décroissant avec l'allongement des parcours.

Or, d'une part, simplifier les tarifs c'est, il est vrai, faciliter leur application, mais ce n'est pas, par cela seul du moins, les rendre plus productifs.

D'autre part, consacrer une diminution relative dans les prix, à mesure que les distances de transport augmentent, c'est agir rationnellement par rapport à la marche progressivement décroissante des dépenses d'exploitation ; c'est, au point

de vue de la généralité, poser un principe d'équité nationale en donnant une certaine extension au rayon des marchés que peuvent alimenter les productions de chaque localité, mais c'est aussi nécessairement, si, comme l'ont entendu les auteurs du tarif du 1^{er} septembre, on conserve la moyenne des prix antérieurs, favoriser les longs transports au détriment des petits parcours; et rien ne prouve, *a priori* du moins, que, par rapport aux mouvements et aux recettes, le tort causé de ce dernier côté ne soit pas plus considérable que l'avantage obtenu de l'autre.

L'institution du système du 1^{er} septembre ne pouvait, par conséquent, être envisagée que comme un essai de l'application de principes nouveaux de tarification; mais quant à décider la question du plus ou moins d'utilité financière de ce système, c'est à l'expérience seule qu'il fallait s'en remettre.

Il importe donc, pour juger les tarifs du 1^{er} septembre 1848, de rappeler d'abord quels ont été les résultats généraux fournis par les transports de marchandises, non pas en 1849, année trop exceptionnelle encore pour qu'on puisse la faire entrer en ligne de compte, mais bien en 1850, alors que la situation générale s'était déjà sensiblement améliorée (*). Mettant ensuite ces résultats en parallèle avec ceux qu'on avait obtenus en 1847, nous tâcherons de déduire, de ces comparaisons, des conséquences utiles pour la détermination des tarifs sur lesquels la Législature est appelée aujourd'hui à se prononcer.

Pour procéder d'une manière analogue à celle que nous avons suivie pour les résultats obtenus en 1847, nous indiquerons, dans des tableaux séparés, les mouvements et recettes fournis en 1850, d'un côté, par les transports à *grande vitesse*, et, de l'autre, par les transports à *petite vitesse*.

EXERCICE 1850. — TRANSPORT DE MARCHANDISES A GRANDE VITESSE.				
		POIDS TAXÉ.	RECETTES.	PRODUIT MOYEN PAR QUINTAL de poids taxé.
Tarif n° 1.	Colis de 0 à 100 kilogrammes.....	Quintaux. 155,532	Francs 474,179	f. 5.475
	Id. de plus de 100 id.	86,142	161,338	1.875
Ensemble pour les transports à grande vitesse....		222,694	655,534	2.854

(*) Je ne parle ici que de l'exercice 1850 et non de l'exercice 1851, parce que les relevés statistiques des résultats obtenus pendant l'année qui vient de s'écouler, ne sont pas encore complètement connus, au moment où le présent Exposé des motifs est rédigé.

EXERCICE 1850. — TRANSPORT DE MARCHANDISES A PETITE VITESSE.				
	POIDS TAXÉ DES MARCHANDISES TRANSPORTÉES.	RECETTES ORDINAIRES NON COMPTES LES PLUS SPÉCIAUX de CAMIONAGE.	PRODUIT MOYEN PAR TONNE de POIDS TAXÉ.	
	Tonnes.	Francs.	f.	
Tarif n° 2 {	Avec chargement, déchargement et remise à domicile.	20,197	186,602	9.24
	Avec chargement et déchargement, mais bureau restant.	178,238	1,599,715	8.41
	Sans chargement ni déchargement.	6,784	62,025	9.14
	Ensemble pour les transports effectués au tarif n° 2.	205,209	1,848,402	9.004
Tarif n° 3 {	Avec chargement, déchargement et remise à domicile.	5,110	52,635	6.59
	Avec chargement et déchargement, mais bureau restant.	193,585	1,512,825	6.72
	Sans chargement ni déchargement.	835,122	2,790,778	5.35
	Ensemble pour les transports effectués au tarif n° 3.	1,053,617	4,156,234	4.002
Transports à petite vitesse, tarifs 2 et 3 réunis..		1,258,886	5,984,636	4.851
Recettes ordinaires des marchandises transportées à petite vitesse . . . fr. 5,984,636				
Camionage, bulletins et produits divers 120,212				
Recettes totales des marchandises transportées à petite vitesse . . 6,104,868				

Il est fort intéressant de connaître les mouvements en *tonnes-lieues*, ainsi que les péages moyens qui sont relatifs aux transports mentionnés dans le tableau ci-dessus ; mais pour déterminer exactement ces diverses quantités, il faudrait effectuer des opérations que l'on sait être extrêmement longues, puisqu'on doit, pour cela, reprendre, de station à station et par catégorie d'expédition, tous les transports du service intérieur, des services mixtes et des services internationaux, et multiplier chacun de ces transports par la distance légale qu'il a parcourue sur le chemin de fer de l'État.

Or, on peut atteindre, d'une manière suffisamment approximative, le but qu'on se propose, sans qu'on soit obligé d'exécuter un travail aussi considérable. On peut admettre, en effet, que les prix moyens par tonne-lieue, qui, pour l'année 1849, ont été calculés rigoureusement (voir *l'appendice au compte-rendu de l'exercice 1849*), et qu'on a trouvés être, quant audit exercice, savoir de fr. 0.592 pour les transports au tarif n° 2 et de fr. 0.400 pour les transports au tarif n° 3, on peut admettre, dis-je, que ces prix moyens sont restés sensiblement les mêmes en 1850 qu'en 1849.

Dans cette hypothèse, voici quels seraient les résultats donnés par les transports de marchandises expédiées à la petite vitesse, pendant l'exercice 1850.

EXERCICE 1850. — PARCOURS TOTAUX ET MOYENS DES MARCHANDISES EXPÉDIÉES A LA PETITE VITESSE.						
CATÉGORIE D'EXPÉDITION.	POIDS TAXÉS DES TRANSPORTS.	RECETTES ORDINAIRES, DES COMPTES DES fraiscamionnage, bulletins, etc.	PRIX MOYEN DE TRANSPORT, PAR tonne-lieue.	MOUVEMENT TOTAL DES TRANSPORTS.	PARCOURS MOYEN DES TRANSPORTS.	
Expéditions de tout poids	au tarif n° 2.	Tonn. 205,269	Francs. 1,848,402	f. 0.392	Tonnes-lieues. 5,122,501	Lieues. 15.211
	au tarif n° 5.	1,055,617	4,156,254	0.400	10,540,655	10.004
ENSEMBLE.....	1,258,886	5,984,656	0.445	15,462,956	10.867	

En résumant les données des deux avant-derniers tableaux, on forme la récapitulation suivante des résultats obtenus en 1850, du chef du transport des marchandises de toutes catégories.

EXERCICE 1850. — TRANSPORTS DE MARCHANDISES DE TOUTES CATÉGORIES.				
	POIDS TAXÉS.	RECETTES ORDINAIRES.	CAMIONAGE et PRODUITS DIVERS.	RECETTES TOTALES.
Marchandises expédiées à la grande vitesse, tarif n° 1.....	Tonnes. 22,269	Francs. 655,554	Francs. »	Francs. 655,554
Marchandises expédiées à la petite vitesse, tarifs nos 2 et 5.....	1,258,886	5,984,656	120,212	6,104,868
TOTAUX.....	1,261,155	6,620,190	120,212	6,740,402
Quote-part payée à la Compagnie des chemins de fer de Tournay à Jurbise et de Landen à Hasselt.....				190,125
Produit obtenu pour compte de l'État				6,550,279

III. COMPARAISON ENTRE LES RÉSULTATS DE 1847 ET CEUX OBTENUS EN 1850 ,

SOUS L'APPLICATION RESPECTIVE DES TARIFS DU 1^{er} JANVIER 1847 ET DU 1^{er} SEPTEMBRE 1848.

A. PARALLÈLE GÉNÉRAL.

Avant de formuler aucune espèce de conclusion sur les résultats relatifs obtenus pendant les années 1847 et 1850, du chef des transports de marchandises, il importe de faire, au sujet de la différence qui existe entre ces deux exercices, les observations suivantes.

Il est certain que, en 1850, le réseau exploité en Belgique n'était pas le même qu'en 1847, puisque diverses lignes concédées ont été achevées dans l'intervalle, et que, bien évidemment, ces lignes ont dû déterminer, sur la quantité des marchandises parcourant le railway national, une action plus ou moins considérable.

Mais, par contre, diverses causes, qui n'existaient pas en 1847, sont venues exercer, en 1850, une influence fâcheuse sur les mouvements. Les principales de ces causes sont : 1^o les circonstances politiques qui ont fait que le commerce n'avait pas encore repris, en 1850, l'essor qui lui avait été imprimé avant 1848; 2^o un ralentissement plus ou moins considérable dans le trafic international, lequel n'a pas, jusqu'ici, recouvré toute l'activité qu'il offrait en 1847; 3^o enfin l'interruption qui a eu lieu dans la ligne de Namur, depuis la mi-août 1850, jusqu'à la fin dudit exercice, interruption qui a, nécessairement, enlevé au chemin de fer, une quantité notable de transports.

A ces trois causes qui ont agi défavorablement tout à la fois sur les mouvements et sur les produits, il faut en ajouter une quatrième dont l'importance est considérable et qui a frappé exclusivement les recettes, c'est que, par suite de l'exécution de certains chemins de fer concédés, des transports de marchandises ont été dirigés, pour arriver à destination, par d'autres voies que celles qu'ils suivaient antérieurement, qu'ils ont circulé, pour une partie du trajet, sur des lignes appartenantes à des Compagnies, et qu'il en est résulté, sur les railways de l'État, des parcours moins longs et, par conséquent, moins productifs, qu'avant l'établissement desdits chemins concédés.

Or, en présence de tant de circonstances qui, en dehors des tarifs, ont opéré, les unes dans un sens, les autres dans un sens opposé, il serait impossible d'apprécier, avec quelque exactitude, ce que seraient devenus les résultats du chemin de fer en 1847, si l'on se fût trouvé, à cette époque, sous l'empire des faits dont il faut tenir compte pour l'exercice 1850. Il est donc également impossible de juger, sciemment, par la comparaison des résultats de 1847 et de 1850, des effets des tarifs du 1^{er} septembre; seulement, je viens de faire reconnaître que les causes, prises en dehors de la tarification, qui ont contrarié les résultats de 1850, avaient dû exercer une influence sensiblement plus grande encore sur les recettes que sur les mouvements.

D'après cela, il est permis d'admettre, mais dans certaines limites, que les transports et les produits ont bien pu être, soit plus forts, soit plus faibles en 1850 qu'en 1847, sans qu'on puisse en déduire la conséquence directe que le système de tarification de 1847 a été plus ou moins favorable, dans son application, que celui du 1^{er} septembre 1848.

Cela posé, nous allons aborder la comparaison générale que nous avons à faire entre les résultats fournis par l'exercice 1847 et ceux qu'on a obtenus en 1850, résultats que, à cet effet, nous mettrons en regard les uns des autres, dans le tableau suivant :

COMPARAISON GÉNÉRALE ENTRE LES RÉSULTATS DE 1847 ET CEUX OBTENUS EN 1850.						
EXERCICE 1847.				EXERCICE 1850.		
CATÉGORIES DE TRANSPORT.	POIDS RÉELS.	POIDS TAXÉS.	RECETTES ORDINAIRES.	CATÉGORIES DE TRANSPORT.	POIDS TAXÉS.	RECETTES ORDINAIRES.
<i>Expéditions inscrites comme petites marchandises.</i>				<i>Transports à grande vitesse.</i>		
Tarif n° 4. { Colis de 100 kilogr. et au-dessous.....	Quintaux. 102,000	Quintaux. 79,892	Francs. 433,547	Tarif n° 4. { Colis de 100 kilogrammes et au-dessous.....	Quintaux. 138,552	Francs. 474,179
Id. de plus de 100 kilogrammes.....	366,000	366,736	618,856	Id. de plus de 100 kilogrammes.....	86,142	161,355
Ensemble pour les petites marchandises inscrites...	468,000	446,648	1,052,403	Ensemble pour les transports à grande vitesse.....	222,694	635,534
<i>Expéditions inscrites comme grosses marchandises.</i>				<i>Transports à petite vitesse.</i>		
Tarifs nos 5, 6, 7 et 8. — Expéditions de plus de 500 kilogr.....		Tonnes. 961,549	Francs. 5,753,382	Tarifs nos 2 et 3.....	Tonnes. 1,238,686	Francs. 5,984,656
<i>Petites et grosses marchandises.</i>				<i>Transports à grande et à petite vitesse.</i>		
Tarifs nos 1, 5, 6, 7 et 8.....		Tonnes. 1,006,214	Francs. 6,805,785	Tarifs nos 1, 2 et 3.....	Tonnes. 1,261,155	Francs. 6,820,190
Recettes ordinaires pour la totalité.....fr.			6,805,785	Recettes ordinaires pour la totalité.....fr.		6,620,190
Camionage et produits divers.....			59,223	Camionage et produits divers.....		120,212
Recettes totales des marchandises en 1847.....fr.			6,865,008	Recettes totales des marchandises en 1850.....fr.		6,740,402
A déduire la quote-part payée à la compagnie des chemins de fer de Tournay à Jurbise et de Landen à Hasselt.....			24,176	A déduire la quote-part payée à la compagnie des chemins de fer de Tournay à Jurbise et de Landen à Hasselt.....		190,123
Produit obtenu pour compte de l'État en 1847...fr.			6,840,832	Produit obtenu pour compte de l'État en 1850...fr.		6,550,279

Ce qui frappe, au premier aspect, dans ce parallèle général, c'est que, pour l'ensemble des transports, les mouvements obtenus sont plus considérables en 1850 qu'en 1847, tandis que le contraire a lieu par rapport aux recettes.

Mais si l'on considère isolément les chiffres par catégorie d'expédition, on voit que la différence, en 1850, provient des transports de petites marchandises, comparés aux transports à grande vitesse.

Enfin, si l'on examine séparément les résultats fournis, d'une part, par les colis de 0 à 100 kilogrammes, et, d'autre part, par ceux de plus de 100 kilogrammes, on trouve qu'il y a eu, en 1850, par rapport à 1847, un avantage réel pour les transports de la première espèce, et que ce n'est qu'à l'égard seulement d'articles pesant plus de 100 kilogrammes, qu'il y a eu, dans les expéditions, à grande vitesse, une notable diminution en mouvements et en recettes, par rapport aux petites marchandises transportées en 1847.

La question des transports de petites marchandises devient donc un objet important dans l'examen auquel il y a lieu de se livrer ici : nous allons voir d'ailleurs que cet objet, envisagé à fond, pourrait très-bien conduire à des conséquences toutes différentes de celles auxquelles semblerait aboutir le parallèle général que présente le dernier tableau.

B. PARALLÈLE RELATIF AUX PETITES MARCHANDISES.

1^{er} Colis de 0 à 100 kilog.

Pour cette catégorie de colis on trouve, dans le tableau qui précède, les résultats suivants :

	Poids taxé.		Recette.
En 1847 . . .	79,882 quintaux . .	fr.	433,547
En 1850 . . .	136,552 id. . .		474,179
Soit, en plus, en 1850 . . .	56,670 quintaux et	fr.	40,632

Remarquons cependant, d'abord, que la différence entre les quantités de quintaux transportées en 1847 et en 1850 n'est pas, en réalité, aussi considérable que celle qui est renseignée ci-dessus, celle-ci indiquant seulement la différence entre les poids *taxés*. En effet, d'une part, nous avons dit que le poids *réel* des colis de 100 kilogrammes et au-dessous, transportés en 1847, a été approximativement de 102,000 quintaux ; d'autre part, on sait, en ce qui concerne l'exercice 1850, que, dans le tarif n° 1 du 1^{er} septembre, on compte pour 10 kilogrammes tout petit paquet d'un poids inférieur, et que le nombre de ces articles est très-considérable ; on compte, de même, tout colis de 10 à 20 kilogrammes pour 20 kilogrammes, et ainsi de suite ; de sorte qu'on peut bien, moyennement, retrancher du poids taxé, 5 kilogrammes par article, ce qui donnerait alors, pour le poids réel, environ 115,000 quintaux (au lieu de 136,552).

D'après cela la comparaison qui nous occupe doit se faire de la manière ci-après :

TRANSPORTS A GRANDE VITESSE DE COLIS DE 0 A 100 KILOGRAMMES.					
EXERCICE.	CATÉGORIE.	POIDS TAXÉ.	POIDS RÉEL.	RECETTES.	PRODUIT MOYEN par quintal DU POIDS RÉEL.
1847	Tarif n° 4.	Quintaux. 79,882	Quintaux. 102,000	Francs. 433,347	f. 4.25
1850	Tarif n° 1.	136,332	115,000	474,179	4.12
DIFFÉRENCES		+ 36,670	+ 13,000	+ 40,632	— 0.15

Il suit de là que, sous l'application du tarif du 1^{er} septembre, le produit moyen de chaque colis de 0 à 100 kilogrammes serait encore moins élevé que sous l'application du tarif de 1847, nonobstant cette circonstance que, dans le système actuel, l'unité de longueur est de 3 lieues, et que, par cela même, on ajoute, suivant les différents cas, 1, 2, 3 ou 4 lieues à la distance réelle.

On ne peut pourtant pas conclure de là que tous les prix du tarif n° 1 du 1^{er} septembre pour les transports à grande vitesse de colis de 0 à 100 kilogrammes, soient moindres que dans le tarif n° 4 de 1847 : dans certains cas le contraire a aussi lieu, comme on le reconnaîtra au tableau ci-après, dans lequel figurent les prix payés en 1847 et en 1850, pour les petits colis de 0 à 100 kilogrammes, transportés *par la grande vitesse*, à des distances de 13 et de 16 lieues.

POIDS TAXÉ.	TARIF N° 4 DU 1 ^{er} JANVIER 1847.			TARIF N° 1 DU 1 ^{er} SEPTEMBRE 1848.			DIFFÉRENCE proportionnelle entre les moyennes des deux tarifs.
	PRIX DE TRANSPORT pour 15 LIEUES.	PRIX DE TRANSPORT pour 16 LIEUES.	MOYENNE entre LES PRIX FIXÉS pour 15 LIEUES et pour 16 LIEUES.	PRIX DE TRANSPORT pour 15 LIEUES.	PRIX DE TRANSPORT pour 16 LIEUES.	MOYENNE entre LES PRIX FIXÉS pour 15 LIEUES et pour 16 LIEUES.	
Kilog.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Pour cent.
10 et au-dessous.	0.60	0.60	0.60	0.65	0.70	0.675	+ 12.50
20 kilog.	0.75	0.80	0.775	0.80	0.90	0.85	+ 9.68
30 id.	1.15	1.20	1.165	0.95	1.10	1.025	— 12.02
40 id.	1.50	1.60	1.55	1.10	1.50	1.20	— 22.58
50 id.	1.88	2.00	1.94	1.25	1.50	1.375	— 29.12
60 id.	1.88	2.00	1.94	1.40	1.70	1.55	— 20.10
70 id.	1.88	2.00	1.94	1.55	1.90	1.725	— 11.08
80 id.	1.88	2.00	1.94	1.70	2.10	1.90	— 2.06
90 id.	1.88	2.00	1.94	1.85	2.50	2.075	+ 6.96
100 id.	1.88	2.00	1.94	2.00	2.50	2.25	+ 15.98
	15.26	16.20	15.75	15.25	16.00	14.625	— 7.02

Dans les prix partiels, le *maximum* des différences *en plus* porte sur les articles de 100 kilogrammes expédiés à 16 lieues de distance ; pour ce transport la taxe est :

au tarif du 1^{er} janvier 1847. fr. 2.00
id. du 1^{er} septembre 1848 2.50

EN PLUS fr. 0.50 ou + 25 p. %

Le *maximum* des différences *en moins* porte sur les articles de 30 kilogrammes expédiés à 15 lieues de distance ; pour ce transport la taxe est :

au tarif du 1^{er} janvier 1847. fr. 1.88
id. du 1^{er} septembre 1848 1.25

EN MOINS fr. 0.65 ou — 35 1/2 p. %

Ce tableau, qui donne un aperçu assez exact de la proportion des prix dans les deux tarifs, attendu que la moyenne des parcours des petites marchandises est de 15 à 16 lieues, fait reconnaître, comme nous le disions plus haut, que, moyennement, les prix du tarif n° 1 pour les colis de 0 à 100 kilogrammes, sont *moins élevés* que dans le tarif n° 4 de 1847 ; et pourtant la recette, pour les articles inscrits de cette catégorie, s'est accrue, en 1850, dans les transports à grande vitesse, d'une somme de 40,652 francs, soit de 9 1/3 p. %, les mouvements ayant, de leur côté, augmenté de 15,000 quintaux ou de 12 3/4 p. %.

Cependant nous n'avons pas encore, à beaucoup près, fait connaître tout ce que les colis de 100 kilogrammes et au-dessous, ont fourni de mouvement et des recettes en 1850. Nous n'avons, en effet, renseigné, dans les chiffres qui précé-

dent, que les colis de cette espèce qui ont été expédiés à *la grande vitesse*, tarif n° 1 ; mais on ne doit pas perdre de vue que, dans le système du 1^{er} septembre 1848, l'expéditeur peut faire transporter à *la petite vitesse*, et, par conséquent, aux tarifs n° 2 ou n° 3, selon la nature des marchandises, tout colis quelconque, à la condition seulement de payer la taxe de 100 kilogrammes, pour les articles pesant moins de 100 kilogrammes. Or, la différence des prix entre le tarif n° 1 et les tarifs n° 2 et 3 est tellement considérable, que, dans beaucoup de cas, il y a un bénéfice marqué à se servir de la petite vitesse.

Prenons, par exemple, un colis de 51 à 60 kilogrammes à expédier de Gand à Malines.

Ce colis, transporté à la petite vitesse, paie pour un parcours de 11 lieues, appliqué à 100 kilogrammes ; tandis que, à la grande vitesse, il paie pour un parcours de 15 lieues, appliqué à 60 kilogrammes. Dès lors les prix seront, pour les divers tarifs, les suivants :

		AU TARIF		
		N° 1.	N° 2.	N° 3.
		f.	f.	f.
Colis de 60 kilog. de Gand à Malines.	Bureau restant	1.40	0.80	0.58
	Avec remise à domicile.	1.40	0.95	0.75

Il est vrai que les envois taxés aux tarifs n° 2 et 3 ne sont expédiés qu'à *petite vitesse* ; mais il faut bien reconnaître que, dans beaucoup de circonstances, la distinction entre la grande et la petite vitesse est purement nominale, ou sans aucune importance. En effet, d'une part, il est des articles à l'égard desquels il est fort indifférent que la remise au destinataire ait lieu quelques heures plus tôt ou quelques heures plus tard, soit même le lendemain du jour de l'envoi : d'autre part, les messagistes et même beaucoup de négociants, connaissent parfaitement le moment de départ de la station d'expédition, et celui de l'arrivée à la station de destination, des colis qui les concernent. Dès lors ils sont en position, lorsque, comme cela arrive, les expéditions s'effectuent à *bureau restant*, de faire prendre les marchandises aussitôt leur arrivée et de les faire remettre immédiatement aux destinataires ; de sorte que, pour ces sortes d'expéditions, il y a à peu près la même promptitude de remise dans un cas que dans l'autre, ce qui fait que l'on demande très-fréquemment l'application des tarifs *de la petite vitesse*.

La statistique de l'exercice 1850 n'indique pas quels ont été les mouvements et les recettes des colis de 100 kilogrammes et au-dessous, qui ont été expédiés à la *petite vitesse* ; mais un relevé que j'ai fait faire pour les départs des stations de Bruxelles pendant le mois de juillet dudit exercice 1850, a donné ce résultat que, sur 2,187 quintaux (poids taxé) de colis de l'espèce qui ont été transportés à la *grande vitesse*, ou au tarif n° 1, on a, en même temps, expédié à la *petite vitesse*, ou aux tarifs n° 2 et 3, d'autres colis de poids ne dépassant pas 100 kilogrammes, et ce à concurrence de 2,057 quintaux (poids taxé), ce qui représente 2,057 colis,

puisque chacun d'eux a été compté pour un quintal ou 100 kilogrammes; de sorte que le poids taxé des colis ne dépassant pas 100 kilogrammes, qui ont été transportés à la *petite vitesse*, a été presque égal au poids taxé des colis semblables transportés à la *grande vitesse*.

Les 2,057 colis, expédiés à la *petite vitesse*, ont donné lieu aux mouvements et recettes indiqués dans le tableau suivant :

TRANSPORTS A LA PETITE VITESSE D'EXPÉDITIONS DE 100 KILOG. ET AU-DESSOUS.							
RÉSULTATS FOURNIS PAR LES DÉPARTS DE BRUXELLES, PENDANT LE MOIS DE JUILLET 1850.							
CATÉGORIES DE TRANSPORT.	NOMBRE d'expéditions	POIDS taxé.	POIDS réel.	MOUVEMENT DES poids taxés.	RECETTES ordinaires.	CAMIONNAGE ET bulletins.	RECETTES totales.
Tarif n° 2. { Avec remise à domicile. Bureau restant.....	Colis. 856	Quintaux. 856	Quintaux. 302	Quint. Neuts 10,927	Fr 671 75	Fr 209 00	Fr. 880 75
	1,099	1,099	660	14,564	883 05	109 90	992 95
	ENSEMBLE.....	1,935	1,935	1,162	25,291	1,554 80	518 90
Tarif n° 5. { Avec remise à domicile. Bureau restant.....	43	43	27	388	24 59	11 25	35 64
	77	77	46	1,006	41 73	7 70	49 43
	ENSEMBLE.....	122	122	75	1,594	66 12	18 95
Tarifs nos 2 et 5 réunis. { Avec remise à domicile. Bureau restant.....	881	881	529	11,313	696 14	220 25	916 59
	1,176	1,176	706	15,370	924 78	117 60	1,042 58
	ENSEMBLE.....	2,057	2,057	1,235	26,883	1,620 92	537 85

Si l'on suppose maintenant que la proportion entre les poids taxés des colis de 0 à 100 kilogrammes transportés à la *grande vitesse*, et de ceux transportés à la *petite vitesse*, soit la même pour l'année entière que pour le mois de juillet (2,187 à 2,057), on trouvera que les stations de Bruxelles qui, pour l'exercice 1850 en entier, ont fourni 28,075 quintaux de colis semblables à la *grande vitesse*, ont dû en donner 26,404 à la *petite vitesse*.

Enfin, si l'on suppose que la même proportion de 2,187 à 2,057 existe pour le réseau entier, on reconnaîtra que, puisque ce réseau a donné, en 1850, 136,552 quintaux (poids taxé) de colis de 0 à 100 kilogrammes à la *grande vitesse*, le poids taxé des colis semblables expédiés à *petite vitesse* a dû s'élever à 128,442 quintaux, représentant ainsi 128,442 colis.

Cette supposition, qui est la seule qu'on puisse faire rationnellement, en l'absence de tout autre mode d'appréciation, ne doit pas s'écarter sensiblement de la vérité; et, d'ailleurs, la différence qui pourrait exister à cet égard n'aurait pas d'influence sur l'argumentation qui doit résulter de là. Aussi admettrai-je comme

exact, que les colis de 100 kilogrammes et au-dessous, transportés à la *petite* vitesse, pendant l'année 1880, comportent 128,442 articles, représentant un poids taxé de 128,442 quintaux, et que, conformément aux éléments du tableau qui précède, ces 128,442 colis ont donné lieu aux mouvements et produits établis ci-dessous.

EXERCICE 1880. — TRANSPORTS A LA PETITE VITESSE D'EXPÉDITIONS DE 100 KIL. ET AU-DESSOUS.							
CATÉGORIES DE TRANSPORT.	NOMBRE D'EXPÉDITIONS	POIDS TAXÉ.	POIDS RÉEL.	MOUVEMENTS des POIDS TAXÉS.	RECETTES ORDINAIRES.	CAMIONNAGE ET BULLETINS.	RECETTES TOTALES.
Tarif n° 2. { Avec remise à domicile. Bureau restant..... Ensemble.....	Articles. 52,201	Quintaux. 52,201	Quintaux. 31,341	Quintaux-lires. 682,282	Francs. 41,944 25	Francs 13,050 25	Francs. 54,994 50
	68,623	68,623	41,201	806,922	55,139 55	6,862 30	62,001 85
	120,824	120,824	72,542	1,570,204	97,083 80	19,912 55	116,996 35
Tarif n° 3. { Avec remise à domicile. Bureau restant..... Ensemble.....	2,810	2,810	1,687	36,714	1,522 02	702 50	2,225 42
	4,808	4,808	2,887	62,819	2,605 77	480 80	3,086 57
	7,618	7,618	4,574	99,533	4,128 60	1,183 30	5,311 99
Tarifs n° 2 et 3, réunis. { Avec remise à domicile. Bureau restant..... Ensemble.....	55,011	55,011	33,028	718,996	43,487 17	13,752 75	57,219 92
	73,431	73,431	44,088	959,741	57,745 32	7,343 10	65,088 42
	128,442	128,412	77,116	1,678,737	101,212 49	21,095 85	122,308 34

En réunissant les résultats ci-dessus à ceux qui ont été fournis par les transports à la grande vitesse, on aura, pour la totalité des colis de 0 à 100 kilogrammes, expédiés pendant l'exercice 1880, les quantités de mouvements et de recettes ci-après :

EXERCICE 1880. — TRANSPORTS A LA GRANDE ET A LA PETITE VITESSE D'EXPÉDITIONS DE 100 KILOGR. ET AU-DESSOUS.					
MODE DE TRANSPORT.	POIDS TAXÉ des TRANSPORTS.	POIDS RÉEL des TRANSPORTS.	RECETTES	PRODUIT MOYEN par quintal DU POIDS TAXÉ.	PRODUIT MOYEN par quintal DU POIDS RÉEL.
Expéditions faites par la grande vitesse, au tarif n° 1	Quintaux. 136,582	Quintaux. 113,000	Francs. 474,179	f. 3.473	f. 4.125
Id. par la petite vitesse { au tarif n° 2 au tarif n° 3	120,824	72,542	116,996	0.968	1.613
	7,618	4,874	8,512	0.697	1.161
ENSEMBLE pour les colis de 0 à 100 kilogrammes transportés en 1880.....	264,994	192,116	596,487	2.281	3.104

Pour pouvoir comparer ces résultats à ceux qui ont été obtenus en 1847, il faut, à l'égard de ceux-ci, tenir compte, tout à la fois des transports de l'espèce effectués à titre de *petites marchandises*, au tarif n° 4, et des colis semblables qui ont été expédiés par le mode de location de waggon, au tarif n° 6. On ne sait pas, à la vérité, quelle est la part qui, dans les transports par location de waggon, doit être attribuée respectivement aux petites et aux grosses marchandises, mais nous verrons plus loin (page 34) les motifs pour lesquels il y a tout lieu d'admettre que, dans les 60,784 tonneaux, ou les 607,840 quintaux de marchandises transportées par ce mode au tarif n° 6, environ $\frac{1}{3}$ de cette quantité se compose d'expéditions ne dépassant pas le poids de 500 kilogrammes et appartenant ainsi à la catégorie des *petites marchandises*. On aurait, dès lors, transporté, au tarif n° 6, $\frac{607,840}{3}$ ou 202,613 quintaux de petites marchandises, ayant produit une recette de $\frac{643,636}{3}$ ou 214,552 francs.

Ces 202,613 quintaux, dans la proportion des quantités indiquées au tableau de la page 4, (102,000 à 366,000), se seraient composés, savoir :

Pour . . . 44,139 quintaux, de colis de 0 à 100 kilogrammes,
et pour . . . 158,434 id. 100 à 500 id.,

la recette faite étant, proportionnellement, de 46,761 francs pour les premiers et de 167,791 francs pour les autres.

Dans cette hypothèse, les expéditions effectuées par location de waggon, en 1847, se seraient divisées de la manière suivante :

EXERCICE 1847. — DIVISION, PAR CATÉGORIES, DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES, EFFECTUÉS PAR LE MODE DE LOCATION DE WAGGON, AU TARIF N° 6.		
	POIDS TRANSPORTÉS.	RECETTES.
	Quintaux.	Francs.
Expéditions de 100 kilogrammes et au-dessous.	44,139	46,761
Id. de 101 à 500 kilogrammes inclusivement	158,434	167,791
Id. de plus de 500 kilogrammes.	405,227	429,104
ENSEMBLE pour les transports effectués au tarif n° 6, location de waggon	607,840	643,636

Partant de là, les transports de colis de 0 à 100 kilogrammes effectués en 1847, tant au tarif n° 4 qu'au tarif n° 6, seraient les suivants :

EXERCICE 1847. — TRANSPORTS AU TARIF N° 4 ET AU TARIF N° 6, D'EXPÉDITIONS DE 100 KILOGRAMMES ET AU-DESSOUS.					
MODE DE TRANSPORT.	POIDS TAXÉ des TRANSPORTS.	POIDS RÉEL des TRANSPORTS.	RECETTES.	PRODUIT NOTES par quintal DE POIDS TAXÉ.	PRODUIT NOTES par quintal DE POIDS RÉEL.
Expéditions inscrites comme <i>petites marchandises</i> , au tarif n° 4.....	Quintaux. 79,892	Quintaux. 102,000	Francs. 435,547	f. 5.427	f. 4.250
Expéditions effectuées par le mode de location de waggon, au tarif n° 6.....	44,159	44,159	46,761	1.059	1.059
ENSEMBLE pour les colis de 0 à 100 kilogrammes, transportés en 1847.....	124,051	146,159	480,508	5.872	5.286

Nous arrivons ainsi, en définitive, à la formation du tableau suivant, qui donne la comparaison des résultats totaux obtenus en 1847 et en 1850, du chef des colis de 0 à 100 kilogrammes expédiés par les divers modes de transport :

EXPÉDITIONS DE 100 KILOGRAMMES ET AU-DESSOUS. — COMPARAISON ENTRE LES RÉSULTATS OBTENUS EN 1847 ET EN 1850.						
EXERCICE.	CATÉGORIE DE TRANSPORT.	POIDS TAXÉ des transports.	POIDS RÉEL des transports.	RECETTES.	PRODUIT NOTES PAR QUINTAL de POIDS TAXÉ.	PRODUIT NOTES PAR QUINTAL de POIDS RÉEL.
1847....	Aux tarifs nos 4 et 6 réunis...	Quintaux. 124,051	Quintaux 146,159	Francs. 480,508	f. 5.872	f. 5.286
1850....	Aux tarifs nos 1, 2 et 3 réunis.	264,994	192,116	596.487	2.251	5.104
Différences totales entre les résultats de 1850 et ceux de 1847.....		+140,945	+45,957	+116,179	— 1.621	— 0.182
Différences proportionnelles entre les résul- tats de 1850 et ceux de 1847.....		p. % +115.62	p. % +31.44	p. % + 24.18	p. % —41.86	p. % — 5.54

Il résulte de ce tableau que, en 1850, avec des prix moindres, en moyenne, que ceux de 1847, le poids réel des colis de 100 kilogrammes et au-dessous qui ont été expédiés, s'est accru, par rapport à 1847, d'environ $\frac{1}{3}$ et que la recette fournie par ces colis a été, en 1850, d'environ $\frac{1}{4}$ plus forte qu'en 1847.

Des résultats analogues se vérifient encore, si l'on compare, exclusivement, les colis de 0 à 100 kilogrammes transportés en 1847 comme petites marchandises,

tarif n° 4, avec ceux de même espèce, transportés, en 1850, à la grande vitesse, tarif n° 1; d'où l'on peut conclure que, pour les colis de 100 kilogrammes et au-dessous, le système du 1^{er} septembre 1848 a été plus avantageux que celui du 1^{er} janvier 1847.

2° Colis de plus de 100 kilogrammes.

Les colis de plus de 100 kilogrammes, expédiés, soit en 1847, comme *petites marchandises*, soit en 1850 comme *transports à grande vitesse*, ont fourni les résultats suivants, que nous ne considérerons que dans les poids taxés, attendu que, en 1850 comme en 1847, l'application des tarifs aux colis de plus de 100 kilogrammes, se faisait de la même manière, c'est-à-dire par unité indivisible de 10 kilogrammes.

TRANSPORTS A GRANDE VITESSE D'EXPÉDITIONS DE PLUS DE 100 KILOGRAMMES.				
EXERCICE.	CATÉGORIE.	POIDS TAXÉ.	RECETTES.	PRODUIT MOYEN PAR QUINTAL DU POIDS TAXÉ.
1847	Tarif n° 4.	Quintaux 366,736	Francs. 648,836	fr. 1.687
1850	Tarif n° 1.	86,142	161,333	1.875
DIFFÉRENCES		— 280,614	— 457,501	+ 0.186

On doit d'abord remarquer que ces chiffres, mis en regard les uns des autres, n'indiquent nullement que les transports de tel poids à tel autre poids aient été plus considérables en 1847 qu'en 1850. Le parallèle ci-dessus fait seulement connaître que, dans l'exercice 1847, les petites marchandises de plus de 100 kilogrammes, et qui étaient alors, jusqu'à la limite obligatoire de 500 kilogrammes, transportées au tarif n° 4, ont pu fournir 366 mille quintaux supportant la taxe de ce tarif, tandis que, en 1850, alors que la classe obligatoire des petites marchandises avait été supprimée, on n'a pu réunir, dans les expéditions de plus de 100 kilogrammes, que 86 mille quintaux d'articles, pour lesquels on ait consenti à payer la taxe de la grande vitesse, le surplus ayant, dès lors, été transporté à la petite vitesse, tarifs nos 2 et 3.

Or cet état de choses, en présence de l'accroissement considérable du nombre des colis de moins de 100 kilogrammes qui, par rapport à 1847, a eu lieu en 1850, ne peut, au premier aperçu du moins, être attribué qu'à deux motifs, savoir : l'élévation relative du prix de la grande vitesse et l'abaissement à 100 kilogrammes du *minimum* du poids d'admission à la petite vitesse.

Je m'occuperai d'abord de la différence qui existe dans les péages de chacun des deux systèmes.

Le prix actuel de la grande vitesse, pour les expéditions de plus de 100 kilogrammes, est, *en apparence*, de 10 centimes par 100 kilogrammes et par lieue, plus 50 centimes de frais fixes par quintal. Je dis *en apparence*, parce que, comme on le sait, les distances se comptant de 5 en 5 lieues, on ajoute, selon l'occurrence, 1, 2, 3 ou 4 lieues aux longueurs légales de parcours, ce qui représente, par 100 kilogrammes, une augmentation de 10, 20, 30 ou 40 centimes ; de sorte que, par cela même, les frais fixes qui sont, dans certains cas, de 50 centimes, deviennent, dans d'autres cas, 60, 70, 80 et 90 centimes. On voit donc que la taxe qu'on nomme *frais fixes* dans le tarif n° 1, varie, au contraire, depuis 50 jusqu'à 90 centimes par quintal, et revient dès lors, en moyenne, à 70 centimes par 100 kilogrammes.

Le système du tarif n° 1, non-seulement constitue ainsi une inégalité tout à fait irrationnelle entre les diverses relations du pays, mais encore renferme, en réalité, des bases moyennes autres que celles qu'on semble avoir eu l'intention de consacrer.

Si l'on compare au tarif de 1847, appliqué aux petites marchandises de 100 à 500 kilogrammes, le tarif n° 1 pour les colis de plus de 100 kilogrammes, on voit que, dans l'un comme dans l'autre, les frais variables sont de 10 centimes par quintal-lieue, mais que les frais fixes qui, dans le tarif n° 1 du 1^{er} septembre 1848, reviennent moyennement à 70 centimes par quintal, ne sont que de 55 centimes seulement dans le tarif du 1^{er} janvier 1847.

La différence de l'un à l'autre système peut s'apprécier assez bien par les chiffres comparatifs que présente le tableau ci-après, dans lequel figurent les prix payés, en 1847 et en 1850, pour des transports à 15 et à 16 lieues de distance.

POIDS TAXÉS.	TARIF N° 4 DU 1 ^{er} JANVIER 1847.			TARIF N° 1 DU 1 ^{er} SEPTEMBRE 1848.			DIFFÉRENCE DE PRIX entre LES MOYENNES des DEUX TARIFS.
	PRIX de transport pour 15 lieues.	PRIX de transport pour 16 lieues.	MOYENNE entre les prix fixés pour 15 et pour 16 lieues	PRIX de transport pour 15 lieues.	PRIX de transport pour 16 lieues.	MOYENNE entre les prix fixés pour 15 et pour 16 lieues	
Kilog.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
110	2.04	2.13	2.093	2.20	2.73	2.473	0.38
120	2.22	2.34	2.28	2.40	3.00	2.70	0.42
130	2.41	2.54	2.473	2.60	3.23	2.923	0.43
140	2.59	2.73	2.66	2.80	3.50	3.13	0.49
150	2.78	2.93	2.833	3.00	3.73	3.373	0.52
160	2.96	3.12	3.04	3.20	4.00	3.60	0.56
170	3.13	3.32	3.233	3.40	4.23	3.823	0.59
180	3.33	3.51	3.42	3.60	4.50	4.03	0.63
190	3.52	3.71	3.613	3.80	4.73	4.273	0.66
200	3.70	3.90	3.80	4.00	5.00	4.50	0.70
210	3.89	4.10	3.993	4.20	5.23	4.723	0.73
220	4.07	4.29	4.18	4.40	5.50	4.93	0.77
230	4.26	4.49	4.373	4.60	5.73	5.173	0.80
240	4.44	4.68	4.56	4.80	6.00	5.40	0.84
250	4.63	4.88	4.733	5.00	6.23	5.623	0.87
260	4.81	5.07	4.94	5.20	6.50	5.83	0.91
270	5.00	5.27	5.133	5.40	6.73	6.073	0.94
280	5.18	5.46	5.32	5.60	7.00	6.30	0.98
290	5.37	5.66	5.513	5.80	7.23	6.523	1.01
300	5.53	5.83	5.70	6.00	7.50	6.73	1.03
310	5.74	6.03	5.893	6.20	7.73	6.973	1.08
320	5.92	6.24	6.08	6.40	8.00	7.20	1.12
330	6.11	6.44	6.273	6.60	8.23	7.423	1.13
340	6.29	6.63	6.46	6.80	8.50	7.63	1.19
350	6.48	6.83	6.633	7.00	8.73	7.873	1.22
360	6.66	7.02	6.84	7.20	9.00	8.10	1.26
370	6.83	7.22	7.033	7.40	9.23	8.323	1.29
380	7.03	7.41	7.22	7.60	9.50	8.53	1.33
390	7.22	7.61	7.413	7.80	9.73	8.733	1.36
400	7.40	7.80	7.60	8.00	10.00	9.00	1.40
410	7.59	8.00	7.793	8.20	10.23	9.223	1.43
420	7.77	8.19	7.98	8.40	10.50	9.43	1.47
430	7.96	8.39	8.173	8.60	10.73	9.673	1.50
440	8.14	8.58	8.36	8.80	11.00	9.90	1.54
450	8.33	8.78	8.533	9.00	11.23	10.123	1.57
460	8.51	8.97	8.74	9.20	11.50	10.33	1.61
470	8.70	9.17	8.933	9.40	11.73	10.573	1.64
480	8.88	9.36	9.12	9.60	12.00	10.80	1.68
490	9.07	9.56	9.313	9.80	12.23	11.023	1.71
500	9.23	9.73	9.50	10.00	12.50	11.23	1.73
	223.80	238.00	251.90	244.00	303.00	274.30	Différence moyenne. 18.57 p. %

On voit par ce tableau, que, pour les marchandises de plus de 100 kilogrammes, expédiées à la *grande vitesse*, le tarif n° 1 en vigueur est toujours plus élevé que le tarif n° 4 de 1847, la différence de prix total revenant, moyennement, à plus de 18 p. %.

Nous aurons, toutefois, l'occasion de reconnaître plus loin, que la cause qui, en 1850, a fait passer à la petite vitesse les petites marchandises de plus de 100 kilogrammes, ne git pas dans cette aggravation de prix, mais qu'elle réside exclusivement dans la faculté qu'on a laissée aux expéditeurs, de réclamer le mode de transport dit de la petite vitesse, pour tout colis de l'espèce.

Nous avons fait voir (page 20), combien déjà de colis de moins de 100 kilogrammes avaient, par cela seul, été expédiés à la petite vitesse et l'on comprend aisément, dès lors, que, pour les colis de 100 kilogrammes, le déclassement de la grande à la petite vitesse ait été bien autrement considérable, à raison des différences notables des prix de transport.

Ainsi supposons un ballot de 200 kilogrammes à expédier de Gand à Louvain. La distance légale étant de 80 kilomètres comptera pour 16 lieues aux tarifs n° 2 et 3 et pour 20 lieues au tarif n° 1. Par suite les prix seront, pour les divers tarifs, fixés comme suit :

		TARIF N° 1.	TARIF N° 2.	TARIF N° 3.
		f.	f.	f.
Colis de 200 kilogrammes de Gand à Louvain.	Bureau restant	5.00	2.00	1.56
	Avec remise à domicile.	5.00	2.50	1.66

Quant à la différence des *vitesse*s, j'ai déjà fait remarquer que, dans beaucoup de cas, et surtout pour les expéditions effectuées par l'intermédiaire des messagistes, cette différence est généralement nulle ou sans importance. Dès lors les expéditeurs n'ont à considérer que la différence entre les prix seulement, et il est très-naturel qu'ils demandent ainsi presque toujours l'application des tarifs de la petite vitesse.

D'après cela il semble que l'introduction du système du 1^{er} septembre 1848 a été, pour les transports de marchandises de 100 à 500 kilogrammes, très-préjudiciable au trésor, puisque nous trouvons que, en 1847, 366 mille quintaux de colis de plus de 100 kilogrammes ont pu supporter la taxe de petites marchandises (tarif n° 4) et fournir, de ce chef, une recette d'environ 619 mille francs, tandis que, au-delà de 100 kilogrammes, il n'y a eu, en 1850, que 86 mille quintaux seulement qui aient été transportés à la grande vitesse ou au tarif n° 1, le surplus ayant, comme je l'ai dit, passé à la petite vitesse.

Les quantités de petites marchandises de 100 à 500 kilogrammes qui sont entrées ainsi dans la catégorie de la *petite vitesse*, ne sont pas renseignées dans le compte-rendu de l'exercice 1850 ; mais d'après le relevé déjà mentionné, que l'on a fait pour les départs qui ont eu lieu des stations de Bruxelles pendant le mois de juillet de ladite année, voici les résultats qui se sont produits.

STATIONS DE BRUXELLES. — MOIS DE JUILLET 1850.		
TRANSPORTS A PETITE VITESSE DE COLIS DE 0 A 500 KILOGRAMMES.		
	TRANSPORTS AUX TARIFS N° 2 ET 3.	
	Expéditions de 0 à 100 kil.	Expéditions de 101 à 500 kil.
Nombre d'expéditions	2,057	3,050
Poids taxé.	2,057 quintaux.	6,988 quintaux.
Poids réél.	1,255 id.	6,856 id.

De sorte que, dans ces circonstances, le poids *réel* des marchandises de 101 à 500 kilogrammes, qui ont été expédiées à la *petite vitesse*, a été de plus du quintuple de celui des articles de 100 kilogrammes et au-dessous, expédiés également à la *petite vitesse*.

Les 3,050 colis de 101 à 500 kilogrammes qui ont été, pendant le mois de juillet 1850, expédiés des stations de Bruxelles aux tarifs n° 2 et 3, ont donné lieu aux mouvements et recettes détaillés ci-après.

TRANSPORTS A LA PETITE VITESSE D'EXPÉDITIONS DE 101 A 500 KILOG.								
Résultats fournis par les départs de Bruxelles, pendant le mois de juillet 1850.								
	NOMBRE D'EXPÉDITIONS	POIDS TAXÉ.	POIDS RÉEL.	MOUVEMENT des POIDS TAXÉS.	RECETTES ORDINAIRES.	CANONAGE ET BULLETINS	RECETTES totales.	
Tarif n° 2. {	Avec remise à domicile.	Colis. 902	Quintaux. 1,798	Quintaux. 1,759	Quintaux-liens 25,803	Francs. 1,560 07	Francs. 359 72	Francs. 1,919 79
	Bureau restant.....	1,888	4,522	4,424	64,687	3,922 60	188 80	4,111 40
	Ensemble.....	2,790	6,320	6,183	90,690	5,482 67	548 52	6,031 19
Tarif n° 3. {	Avec remise à domicile.	60	130	127	1,397	61 44	25 53	86 97
	Bureau restant.....	200	538	526	5,773	253 80	20 00	273 89
	Ensemble.....	260	668	653	7,170	315 33	45 53	360 86
Tarifs n° 2 et 3 réunis. {	Avec remise à domicile.	962	1,928	1,886	27,200	1,621 51	385 25	2,006 76
	Bureau restant.....	2,088	5,060	4,950	70,660	4,176 49	208 80	4,385 29
	Ensemble.....	3,050	6,988	6,836	97,860	5,798 00	594 05	6,392 05

Si l'on compare ces résultats à ceux obtenus pour les colis de 100 kilogrammes et au-dessous, transportés à petite vitesse et qu'on suppose que l'on ait, et pour l'année entière et pour l'ensemble du réseau, les mêmes proportions que celles qui ont été fournies par les départs de Bruxelles, pendant le mois de juillet 1850, on pourra former l'évaluation suivante des mouvements et recettes des articles de 101 à 500 kilogrammes qui ont été expédiés à la petite vitesse, pendant l'exercice 1850.

EXERCICE 1850. — TRANSPORTS A LA PETITE VITESSE D'EXPÉDITIONS DE 101 A 500 KILOG.								
		NOMBRE D'EXPÉDITIONS	POIDS TAXÉ	POIDS RÉEL.	MOUVEMENT des POIDS TAXÉS.	RECETTES ORDINAIRES.	CAMIONS ET BILLETINS	RECETTES totales.
		Articles.	Quintaux.	Quintaux.	Quintaux-livres.	Francs.	Francs.	Francs.
Tarif n° 2.	{ Avec remise à domicile.	56,322	112,270	109,835	1,611,177	97,399 35	22,472 70	119,872 05
	{ Bureau restant.....	117,889	282,360	276,241	4,051,640	244,936 00	11,788 90	256,724 90
	Ensemble.....	174,211	394,630	386,076	5,662,817	342,335 35	34,261 60	376,596 95
Tarif n° 3.	{ Avec remise à domicile.	3,747	8,117	7,930	67,231	3,834 48	1,592 25	5,426 73
	{ Bureau restant.....	12,488	33,594	32,844	350,474	15,853 32	1,248 80	17,102 12
	Ensemble.....	16,235	41,711	40,744	447,705	19,687 80	2,841 05	22,528 85
Tarifs n° 2 et 3 réunis.	{ Avec remise à domicile.	60,069	120,387	117,765	1,698,408	101,233 83	24,064 95	125,298 78
	{ Bureau restant.....	130,377	315,954	309,085	4,412,114	260,789 32	13,037 70	273,827 02
	Ensemble	190,446	436,341	426,850	6,110,522	362,023 15	37,102 65	399,125 80

Si l'on ajoute les résultats obtenus ci-dessus, à ceux de l'espèce fournis par les transports à *grande vitesse*, on aura la totalité des petites marchandises de plus de 100 kilogrammes qui ont été expédiées pendant l'année 1850

Mais à cet égard nous avons une observation à faire : c'est que, parmi les articles de plus de 100 kilogrammes transportés à la grande vitesse, tarif n° 1, il en est, par exception, quelques-uns qui dépassent la limite de 500 kilogrammes. Par contre, toutefois, il est à remarquer que la même chose avait lieu dans les expéditions faites en 1847 comme petites marchandises, au tarif n° 4; de sorte que, comme il s'agit, en définitive, de comparer les résultats de 1850 à ceux de 1847, on peut faire abstraction de l'exception dont il s'agit, et supposer que, les résultats de 1847, quant au tarif n° 4, tout comme les résultats de l'exercice 1850, quant au tarif n° 1, ne renferment que des expéditions dont le poids ne dépasse pas la limite de 500 kilogrammes.

Dès lors les *petites marchandises* de 101 à 500 kilogrammes, transportées en 1850, tant à la grande qu'à la petite vitesse, seront celles indiquées dans le tableau suivant :

EXERCICE 1850. — TRANSPORTS A LA GRANDE ET A LA PETITE VITESSE D'EXPÉDITIONS DE 101 A 500 KILOGRAMMES.					
MODE DE TRANSPORT.	POIDS TAXÉ des transports.	POIDS RÉEL des transports.	RECETTES.	PRODUIT moyen par quintal du poids taxé.	PRODUIT moyen par quintal du poids réel.
Expéditions faites par la grande vitesse, au tarif n° 1.	Quintaux. 86,142	Quintaux. 84,500	Francs. 161,535	f. 1.875	f. 1.914
Id. par la petite vitesse {	au tarif n° 2.	594,650	586,076	0.934	0.975
	au tarif n° 3.	41,711	40,774	0.840	0.855
ENSEMBLE pour les colis de 101 à 500 kilogrammes, transportés en 1850.....	822,483	811,150	860,481	1.075	1.097

Quant aux résultats analogues de l'exercice 1847, ils se composent : 1° des colis de 101 à 500 kilogrammes transportés comme *petites marchandises* au tarif n° 4, et 2° de colis semblables expédiés par le mode de location de waggon, tarif n° 6, et dont les mouvements et les recettes sont évalués au tableau de la page 21. On trouvera, dès lors, les quantités ci-après :

EXERCICE 1847. — TRANSPORTS AU TARIF N° 4 ET AU TARIF N° 6, D'EXPÉDITIONS DE 101 A 500 KILOGRAMMES.					
MODE DE TRANSPORT.	POIDS TAXÉ des transports.	POIDS RÉEL des transports.	RECETTES.	PRODUIT moyen par quintal du poids taxé.	PRODUIT moyen par quintal du poids réel.
Expéditions inscrites comme petites marchandises, au tarif n° 4.....	Quintaux. 566,756	Quintaux. 566,000	Francs. 618,836	f. 1.688	f. 1.691
Expéditions effectuées par le mode de location de waggon, au tarif n° 6.....	158,454	158,454	167,791	1.039	1.059
ENSEMBLE pour les colis de 101 à 500 kilogrammes, transportés en 1847.....	525,210	524,454	786,647	1.498	1.500

Des deux derniers tableaux se déduit enfin la comparaison suivante entre les résultats obtenus en 1847 et en 1850, du chef des colis du poids de 101 à 500 kilogrammes, expédiés par les divers modes de transport.

EXPÉDITIONS DE 101 A 500 KILOGRAMMES. — COMPARAISON ENTRE LES RÉSULTATS OBTENUS EN 1847 ET EN 1850.						
EXERCICE.	MODE DE TRANSPORT.	POIDS TAXÉ des transports.	POIDS RÉEL des transports.	RECETTES.	PRODUIT moyen par quintal du poids taxé.	PRODUIT moyen par quintal du poids réel
1847.	Aux tarifs nos 4 et 6 réunis. . . .	Quintaux. 525,210	Quintaux 524,454	Francs. 786,647	f. 1.498	f. 1.500
1850.	Aux tarifs nos 1, 2 et 5 réunis. . .	522,485	511,150	560,481	1,075	1.097
Différences totales entre les résultats de 1850 et ceux de 1847.		— 2,727	—13,504	—226,166	— 0.425	— 0.405
Différences proportionnelles.		p. ‰ — 0.52	p. ‰ — 2.54	p. ‰ — 28.76	p. ‰ — 28.50	p. ‰ — 26.87

On voit ainsi que, avec un mouvement sensiblement égal dans les deux exercices, les colis de 101 à 500 kilogrammes ont donné, en 1847, une recette qui est de 228,501 francs supérieure à celle obtenue en 1850, différence qui eût été bien autrement considérable encore, si, en 1847, n'eût pas existé le mode de location de waggon. (Tarif n° 6.)

L'égalité de mouvement qui se fait reconnaître dans les transports de marchandises de 101 à 500 kilogrammes, effectués en 1847 et en 1850, atteste, d'ailleurs, que les facilités octroyées au public par l'admission à la petite vitesse, des articles de tout poids, n'ont pas réalisé l'accroissement de trafic que l'on avait attendu de l'application de cette mesure, lors de l'introduction du système du 1^{er} septembre 1848.

Enfin, il résulte des tableaux qui précèdent ce fait très-remarquable, et sur lequel je crois devoir insister, c'est que, en 1847, les expéditions de 101 à 500 kilogrammes, faites au tarif n° 4 des petites marchandises, ont donné, à elles seules (et indépendamment des recettes dues aux colis de l'espèce qui ont été compris dans les transports opérés par location de waggon), un produit de 618,856 francs, tandis que, en 1850, les transports réunis d'articles de 101 à 500 kilogrammes, expédiés tant à la grande qu'à la petite vitesse, n'ont fourni qu'une recette de 560,481 francs.

Somme toute, il est donc bien établi que, en ce qui concerne les expéditions d'articles de 101 à 500 kilogrammes, le système aujourd'hui en vigueur est bien moins productif que celui du 1^{er} janvier 1847, nonobstant le vice que renfermait ce dernier, quant au mode de transport par location de waggon. Or, cette supériorité financière du système de 1847 sur celui du 1^{er} septembre 1848, ne prouve qu'une chose, c'est que les expéditions de 100 à 500 kilogrammes peuvent très-bien supporter le péage qui était exigé en 1847, alors que ces expéditions appartenaient, *obligatoirement*, à la catégorie des *petites marchandises*, tarif n° 4.

3° Colis de 0 à 500 kilogrammes.

Pour résumer la comparaison des résultats statistiques des *petites marchandises* transportées en 1847 et en 1850, nous grouperons ces résultats dans le tableau suivant :

EXPÉDITIONS DE PETITES MARCHANDISES DE TOUT POIDS, JUSQU'À LA LIMITE DE 500 KILOGR.									
EXERCICE 1847.					EXERCICE 1850.				
CATÉGORIE D'EXPÉDITION.	POIDS TAXÉ.	POIDS RÉEL.	RECETTES TOTALS.	PRODUIT moyen par quintal de poids réel.	CATÉGORIE D'EXPÉDITION.	POIDS TAXÉ.	POIDS RÉEL.	RECETTES TOTALS.	PRODUIT moyen par quintal de poids réel.
Colis de 0 à 100 kil. { Tarif n° 4.	Quintaux. 79,892	Quintaux. 102,000	Francs. 433,547	f. 4.250	Colis de 0 à 100 kil. { Tarif n° 1.....	Quintaux. 136,352	Quintaux. 115,000	Francs. 474,179	f. 4.123
Colis de 0 à 100 kil. { Tarif n° 6.	44,159	44,159	46,761	1.059	Colis de 0 à 100 kil. { Tarifs n°s 1 et 3	128,442	77,116	122,308	1.586
ENSEMBLE.....	124,051	146,159	480,306	3.286	ENSEMBLE.....	264,994	192,116	596,487	3.104
Colis de 101 à 500 kil. { Tarif n° 4.	366,756	366,000	618,650	1.691	Colis de 101 à 500 kil. { Tarif n° 1.....	86,142	84,300	181,355	1.914
Colis de 101 à 500 kil. { Tarif n° 6.	158,454	158,454	167,791	1.059	Colis de 101 à 500 kil. { Tarifs n°s 1 et 3	436,341	426,650	399,126	0.935
ENSEMBLE.....	525,210	524,454	786,447	1.500	ENSEMBLE.....	522,483	511,150	560,481	1.097
Colis de 0 à 500 kil. { Tarif n° 4.	446,648	468,000	1,032,403	2.249	Colis de 0 à 500 kil. { Tarif n° 1.....	222,694	199,300	635,534	3.189
Colis de 0 à 500 kil. { Tarif n° 6.	202,613	202,613	214,552	1,059	Colis de 0 à 500 kil. { Tarifs n°s 1 et 3	564,783	503,966	521,434	1.035
ENSEMBLE pour la totalité des petites marchandises.	649,261	670,613	1,266,955	1.889	ENSEMBLE pour la totalité des petites marchand.	787,477	703,266	1,156,968 (a)	1.645
					(a) Cette somme de 1,156,968 francs se divise comme suit :				
					Recettes ordinaires..... 1,100,769				
					Camionage et bulletins 56,199				
					Recettes totales..... fr. 1,156,968				
Recette totale..... fr. 1,266,955					Recette totale..... fr. 1,156,968				
Quote-part payée à la compagnie des chemins de fer de Tournay à Jurbise et de Landen à Hasselt : { Tarif n° 4. 3,717 } 4,228					Quote-part payée à la compagnie des chemins de fer de Tournay à Jurbise et de Landen à Hasselt : { Tarif n° 1..... 12,612 } 23,960				
Id. n° 6..... 511 }					Id. n° 2..... 9,397 }				
					Id. n° 3..... 727 }				
					Camionage etc.. 1,224 }				
Produit obtenu pour compte de l'État... fr. 1,262,727					Produit obtenu pour compte de l'État... fr. 1,133,008				
Produit obtenu, pour compte de l'État, du chef des petites marchandises de tout poids jusqu'à 500 kilogrammes.....					en 1847... 1,262,727				
					en 1850... 1,133,008				
					Différence en moins en 1850..... fr. 129,719				

Comme conclusions générales, déduites du tableau ci-dessus, nous dirons :

1^o Que, quant aux colis de 0 à 100 kilogrammes, le tarif n° 1 du 1^{er} septembre 1848, a fourni des résultats plus avantageux, en mouvements et en recettes, que le système de 1847, bien que le tarif n° 1 pêche en ce que l'unité de distance y est fixée à 3 lieues, tandis qu'elle ne devrait être (comme dans les tarifs nos 2 et 3) que de 1 lieue ;

2^o Que, quant aux expéditions de petites marchandises d'un poids supérieur à 100 kilogrammes, le système de 1847, qui rangeait dans une seule catégorie de transport (tarif n° 4) tous les colis ne dépassant pas le poids de 500 kilogrammes, a donné des résultats beaucoup plus favorables que ceux obtenus dans le système du 1^{er} septembre, lequel a réduit à 100 kilogrammes le poids *taxé* de l'admission à la petite vitesse.

3^o Que, conséquemment, au point de vue des recettes du trésor, il y a lieu de ne pas s'écarter sensiblement du système en vigueur pour les expéditions à grande vitesse de 0 à 100 kilogrammes, mais que, par contre, il est opportun d'en revenir, pour les expéditions de 101 à 500 kilogrammes, au système de 1847, bien entendu, toutefois, en maintenant, comme cela a lieu dans le système du 1^{er} septembre 1848, la suppression du mode de transport par *location de waggon*, tarif n° 6.

C. PARALLÈLE RELATIF AUX GROSSES MARCHANDISES, OU AUX EXPÉDITIONS DE PLUS DE 500 KILOG.

Pour établir, quant à ce que nous avons appelé *grosses marchandises*, un parallèle entre les résultats de 1847 et ceux de 1850, il faut d'abord dégager, pour l'un et pour l'autre exercice, les expéditions dont le poids ne dépasse pas 500 kilogrammes, expéditions dont nous avons assigné l'importance.

Ainsi, en ce qui regarde l'exercice 1850, les résultats des grosses marchandises ou de toutes les expéditions d'un poids supérieur à 500 kilogrammes, se trouveront en retranchant, des données du tableau de la page 11, celles des tableaux qui, aux pages 20 et 28 présentent les mouvements et recettes des colis de 0 à 100 et de 101 à 500 kilogrammes, transportés à la petite vitesse, tarifs nos 2 et 3.

En faisant ces opérations, on arrive à former le tableau suivant, pour les grosses marchandises transportées en 1850 :

EXERCICE 1850. — TRANSPORTS DE GROSSES MARCHANDISES (EXPÉDITIONS DE PLUS DE 500 KILOGRAMMES).						
CATÉGORIE D'EXPÉDITION.	POIDS TAXÉ des groses marchandises	RECETTES ordinares, non compris le camionnage.	MOUVEMENT total des transports taxés.	PARCOURS moyen des transports.	PÉAGE moyen (taxe ordinaire) par tonne-lieue.	PRODUIT moyen (taxe ordinaire) de chaque tonne transportée.
Tarif n° 2.	Avec chargement, déchargement et remise à domicile.....	Tonneaux. 3,750	Francs. 47,318	Tonn.-lieues		f. 12.62
	Avec chargement et déchargement, mais bureau restant.....	143,190	1,299,640	2,398,099	»	9.08
	Sans chargement ni déchargement.	6,784	62,025			9.14
	ENSEMBLE	153,724	1,408,983	2,398,099	Lieues. 15,600	f. 0.568
Tarif n° 3.	Avec chargement, déchargement et remise à domicile.....	4,017	27,206			6.79
	Avec chargement et déchargement, mais bureau restant.....	191,545	1,294,364	10,285,911	»	6.76
	Sans chargement ni déchargement.	833,122	2,790,778			3.35
	ENSEMBLE	1,028,684	4,112,438	10,285,911	9,999	0.400
Tarifs n° 2 et 3 réunis.	Avec chargement, déchargement et remise à domicile.....	7,767	74,614			9.61
	Avec chargement et déchargement, mais bureau restant.....	334,735	2,594,004	12,634,010	»	7.75
	Sans chargement ni déchargement.	839,906	2,852,803			3.40
	ENSEMBLE pour les grosses marchandises, aux tarifs n° 2 et 3	Tonneaux. 1,182,408	Francs. 5,521,421	Tonn.-lieues 12,634,010	Lieues. 10,728	f. 0.435
Recettes ordinaires des grosses marchandises, expéditions de plus de 500 kilogrammes..... fr. 5,521,421						
Camionnage, bulletins et produits divers..... 62,015						
Recettes totales des grosses marchandises..... 5,583,436						
Quote-part payée à la Compagnie des chemins de fer de Tournay à Jurbise et de Landen à Hasselt.						
				Au tarif n° 2..... fr. 39,881		166,163
				Id. n° 3..... 123,777		
				Camionnage, etc..... 505		
Produit obtenu pour compte de l'État en 1850..... fr. 5,417,271						

De même, pour l'exercice 1847, les grosses marchandises expédiées sont celles que renseigne le tableau de la page 6, diminuées de toutes celles qui,

transportées par le mode de location de waggon, ne dépassent pas la limite de 500 kilogrammes.

Nous avons admis, de ce chef, que les transports de l'espèce comportaient de petites marchandises de 0 à 500 kilogrammes pour $\frac{1}{3}$ de la totalité. Voici les motifs sur lesquels se fonde cette supposition.

D'abord il est incontestable que les marchandises qui s'expédiaient par le système de location de waggon, appartenaient, par leur nature, à la classe à laquelle s'applique aujourd'hui le tarif n° 2 ; car il est très-naturel que si ces marchandises eussent fait partie de la catégorie des produits dits *favorisés*, on n'en eût pas demandé le transport au tarif n° 6, puisqu'on pouvait les expédier à un prix moindre, d'après le tarif n° 7.

Cela posé, il est à remarquer dans le tableau qui précède, que, en 1850, lorsque le système de location de waggon était supprimé, on a transporté, au tarif n° 2, des *grosses* marchandises à concurrence de 153,724 tonneaux de poids taxé, tandis que, dans le même temps, on a transporté de *petites* marchandises tant à la petite qu'à la grande vitesse, à concurrence d'un poids taxé de 78,748 tonneaux ; de sorte que, pour un poids taxé, à la totalité de 232,472 tonneaux, il y en a eu 78,748 ou plus du $\frac{1}{3}$, qui appartenaient aux petites marchandises d'un poids ne dépassant pas 500 kilogrammes.

C'est par cette raison que j'ai supposé que, sur les 60,784 tonneaux transportés en 1847 par le système de location de waggon, il y en a environ $\frac{1}{3}$, soit 20,261 tonneaux, qui se composaient d'expéditions dont le poids n'était pas supérieur à 500 kilogrammes, et que, par conséquent, les transports faits au tarif n° 6 ne contenaient que 40,523 tonnes de *grosses* marchandises, c'est-à-dire d'expéditions pesant plus de 500 kilogrammes.

Dans cette hypothèse, les résultats des grosses marchandises transportées en 1847 ont été ceux indiqués dans le tableau suivant :

EXERCICE 1847. — TRANSPORTS DE GROSSES MARCHANDISES (EXPÉDITIONS DE PLUS DE 500 KILOGRAMMES).

CATÉGORIE D'EXPÉDITIONS.	POIDS TAXÉ des MARCHANDISES transportées.	RECETTES ordinaires.	PRODUIT moyen (recettes ordinaires) PAR TONNE transportée.	
	Tonnes.	Francs.	f.	
Tarif n° 5. — Transport par abonnement.....	67,964	342,690	5.02	
Tarif n° 6. — Transport par location de waggon.....	40,323	429,104	10.36	
Tarif n° 7. — Transport par charge incomplète. {	1 ^{re} classe....	56,042	249,533	6.91
	2 ^e id.....	42,382	434,429	10.23
	3 ^e id.....	2,989	43,079	13.06
ENSEMBLE pour le tarif n° 7.....	81,385	728,861	8.96	
Tarif n° 8. — Transport par charge complète. {	1 ^{re} classe....	714,186	3,814,081	5.32
	2 ^e id.....	34,561	182,723	5.29
	3 ^e id.....	2,671	41,369	13.49
ENSEMBLE pour le tarif n° 8.....	751,418	4,058,173	5.37	
Tarifs n° 5, 6, 7 et 8 réunis.....	941,288	5,538,830	5.884	

Recettes ordinaires des grosses marchandises, expéditions de plus de 500 kilo-grammes fr. 5,538,830
Camionage, bulletins et produits divers 59,225

Recettes totales des grosses marchandises . . 5,598,055

Quote-part payée à la Compagnie des chemins de fer de Tournay à Jurbise et de Landen à Hasselt.	Tarif n° 5	fr. 1,245	19,948
	Tarif n° 6	1,022	
	Tarif n° 7 .	1 ^{re} classe . .	477
		2 ^e id. . .	1,206
		3 ^e id. . .	61
	Tarif n° 8 .	1 ^{re} classe . .	15,864
		2 ^e id. . .	73
		3 ^e id. . .	0
	Camionage, produits divers.	0	

Produit obtenu pour compte de l'État, en 1847, fr. 5,578,105

Si l'on compare, dans leur ensemble, les résultats fournis par les deux derniers tableaux, on trouve que les expéditions de grosses marchandises, d'un poids supérieur à 500 kilogrammes, ont donné, savoir :

En 1847 . . .	944,288 tonnes et une recette pour l'État de fr.	8,578,408
1850 . . .	1,182,408 id.	8,447,271
Différence +	241,120 tonnes — fr.	160,854

Toutefois ces chiffres globaux ne présentent que des renseignements tout à fait insuffisants pour l'appréciation que nous avons à faire.

Mais il nous est possible de grouper les éléments dont se composent les deux derniers tableaux, d'une manière telle que nous puissions reconnaître, dans les résultats obtenus, l'action particulière de certains faits sur le montant des recettes.

Remarquons, pour cela, que les grosses marchandises peuvent, en général, se diviser en deux grandes catégories, la première comprenant les matières pondéreuses qu'on nomme aujourd'hui *produits favorisés*, et la seconde se composant de toutes les autres marchandises, auxquelles on donne la qualification de *marchandises ordinaires*.

Pour 1850, la division est toute tracée par les catégories auxquelles s'appliquent respectivement les tarifs n° 5 et n° 2.

En 1847, les produits pondéreux ou transports favorisés, formaient ce qu'on appelait la 1^{re} classe : les autres transports, c'est-à-dire ceux de marchandises ordinaires, appartenaient à la 2^e et à la 3^e classe. Les expéditions qui se faisaient au tarif n° 5, par le mode d'abonnement, ne pouvaient s'effectuer que pour autant qu'elles appartenissent à la classe des produits favorisés. Enfin, les expéditions de grosses marchandises qui s'effectuaient au tarif n° 6, par location de waggon, ne peuvent, comme je l'ai déjà dit, être rangées, généralement, que dans la catégorie des marchandises ordinaires.

Or, en admettant cette division, les deux derniers tableaux donnent lieu à celui qui suit :

TRANSPORTS DE GROSSES MARCHANDISES (EXPÉDITIONS DE PLUS DE 500 KILOGR.).					
EXERCICE.	CATÉGORIE D'EXPÉDITION.	POIDS TAXÉ des TRANSPORTS.	RECETTES.	QUOTE-PART payée à la compagnie des chemins de fer de Tournai à Jurbise et de Lisieux à Hasselt.	PRODUIT obtenu POUR COMPTE de l'État.
1847.	Marchandises ordinaires, 2 ^e et 3 ^e classes.	Tonnes 123,096	Francs. 1,132,706	Francs. 2,364	Francs. 1,130,342
	Id. pondéreuses, 1 ^{re} classe...	818,192	4,406,124	17,584	4,588,540
	ENSEMBLE.....	941,288	5,538,830	19,948	5,518,882
	Camionage et produits divers		59,225	»	59,225
	TOTAUX pour recettes ordinaires et produits divers, obtenus en 1847.....		5,598,055	— 19,948	5,578,105
1850.	Marchandises ordinaires, tarif n° 2....	Tonnes. 133,724	Francs. 1,408,983	Francs. 59,881	Francs. 1,569,102
	Id. pondéreuses, tarif n° 3...	1,028,684	4,112,438	125,777	5,986,661
	ENSEMBLE.....	1,162,408	5,521,421	165,658	5,555,763
	Camionage et produits divers		62,015	503	61,508
	TOTAUX pour recettes ordinaires et produits divers, obtenus en 1850.....		5,583,434	— 166,163	5,417,271

Les comptes-rendus publiés par l'administration, ne donnent pas la répartition, par tarif appliqué, des recettes du camionage, des bulletins, etc. ; mais d'après un relevé partiel qui en a été opéré, le montant des produits divers, obtenus en 1850, appartiendrait pour les $\frac{5}{6}$ aux expéditions du tarif n° 2 et pour $\frac{1}{6}$ seulement aux expéditions du tarif n° 3. D'après cela, nous pouvons diviser les produits de l'espèce, tant en 1847 qu'en 1850, en proportion de $\frac{5}{6}$ pour les marchandises ordinaires et de $\frac{1}{6}$ pour les transports pondéreux. Le tableau qui précède se transforme alors dans le suivant :

TRANSPORTS DE GROSSES MARCHANDISES (EXPÉDITIONS DE PLUS DE 500 KILOGR.).					
EXERCICE.	CATÉGORIE D'EXPÉDITION.	POIDS TAXÉ.	RECETTES ordinaires et produits divers	QUOTE-PART payée à la compagnie des chemins de fer de Tournay à Jurbise et de Landau à Hiesel.	PRODUITS obtenus POUR COMPTE de l'État.
1847	Marchandises ordinaires, appartenant aux 2 ^e et 3 ^e classes.....	Tonn. 125,096	Francs. 1,182,039	f. 2,364	Francs. 1,179,695
	Marchandises pondéreuses, appartenant à la 1 ^{re} classe.....	818,192	4,413,994	17,884	4,598,410
	TOTAUX pour l'exercice 1847...	941,288	5,598,033	— 19,948	5,578,105
1850	Marchandises ordinaires auxquelles s'applique le tarif n° 2.....	Tonn. 153,724	Francs. 1,460,661	f. 40,502	Francs. 1,420,539
	Marchandises pondéreuses auxquelles s'applique le tarif n° 3.....	1,028,664	4,122,775	125,861	5,996,912
	TOTAUX pour l'exercice 1850...	1,182,408	5,583,434	— 166,165	5,417,271

Examinons séparément les données du tableau ci-dessus, pour chacune des deux catégories de grosses marchandises.

Nous avons d'abord, pour les marchandises ordinaires, le parallèle suivant :

MARCHANDISES DITES ORDINAIRES (EXPÉDITIONS DE PLUS DE 500 KILOGRAMMES).						
EXERCICE.	CLASSEMENT DES MARCHANDISES.	POIDS taxé des transports.	RECETTES totales.	RECETTE obtenue pour compte de l'État.	PRODUIT MOYEN PAR TONNE	
					pour la totalité des recettes.	pour compte de l'État.
1847	Marchandises dites de 2 ^e et de 3 ^e classes.....	Tonneaux 125,096	Francs. 1,182,039	Francs. 1,179,695	f. 9.65	f. 9.88
1850	Marchandises auxquelles s'applique le tarif n° 2.....	153,724	1,460,661	1,420,539	9.82	9.24
Différences totales, par rapport aux résultats de 1847.....		+ 30,628	+278,602	+240,664	— 0.11	— 0.54
Différences proportionnelles, par rapport aux résultats de 1847.....		p. ‰ + 24.96	p. ‰ + 24.59	p. ‰ + 20.40	p. ‰ — 1.14	p. ‰ — 5.53

Cette comparaison donne un avantage marqué aux résultats obtenus en 1850, puisque les mouvements se sont accrus de 30,628 tonneaux ou de $\frac{1}{4}$, et les recettes de 240,664 francs ou de $\frac{1}{5}$, et cela nonobstant les diverses causes qui,

en 1830, ont agi défavorablement et que j'ai signalées précédemment (page 13); nonobstant aussi que la nomenclature des marchandises comprises dans le tarif n° 2, soit moins étendue que celle des marchandises qui, en 1847, appartenaient aux 2^e et 3^e classes.

Passons maintenant au parallèle suivant des résultats obtenus du chef des marchandises pondéreuses :

MARCHANDISES PONDÉREUSES, DITES PRODUITS FAVORISÉS (EXPÉDITIONS DE PLUS DE 500 KILOGRAMMES).						
EXERCICE.	CLASSEMENT DES MARCHANDISES.	POIDS taxé des transports.	RECETTES totales.	RECETTES obtenues pour compte de l'État.	PRODUIT MOYEN PAR TONNE	
					pour la totalité des recettes.	pour compte de l'État.
1847	Marchandises dites de la 1 ^{re} classe (la moins imposée).....	Tonneaux. 818,192	Francs. 4,413,994	Francs. 4,598,410	f. 5.40	f. 5.38
1850	Marchandises auxquelles s'applique le tarif n° 3.....	1,028,684	4,122,775	3,996,912	4.01	5.89
Différences totales, par rapport aux résultats de 1847.....		+210,492	—293,221	—401,498	— 1.59	— 1.49
Différences proportionnelles, par rapport aux résultats de 1847.....		p. o/o + 25.75	p. o/o — 6.64	p. o/o — 9.15	p. o/o —23.74	p. o/o —27.70

Ce tableau accuse, dans les transports taxés aujourd'hui au tarif n° 3, par rapport aux marchandises pondéreuses expédiées en 1847, une augmentation en poids de 210,492 tonnes ou de plus de $\frac{1}{4}$ et, néanmoins, une diminution de 401,498 francs dans les recettes nettes, c'est-à-dire après déduction de la quote-part payée à la Compagnie des chemins de fer de Tournay à Jurbise et de Landen à Hasselt.

Cet état de choses doit-il être attribué à la tarification nouvelle? Telle est la question qui se présente d'abord et qu'on ne tarde pas à résoudre négativement, car il est facile de reconnaître que des causes, tout autres que l'abaissement des péages normaux, ont, à elles seules, déterminé cette diminution dans les recettes.

L'une de ces causes consiste en ce que, parmi les marchandises de l'espèce, il y en a une assez forte quantité qui proviennent des services mixtes et internationaux, et que, pour ces transports, toutes autres circonstances égales, il y a, dans le prix par tonne-lieue, une réduction plus ou moins notable, puisque, aux termes des conventions faites avec les Sociétés concessionnaires, l'État ne perçoit, dans ce cas, qu'une partie des frais fixes ordinaires. De ce chef seul résulte, dans les recettes, une différence en moins montant à environ 200 mille francs.

Une seconde cause, beaucoup plus importante que la première, et qui a déjà été signalée, c'est que les transports qui empruntent aujourd'hui des lignes concédées dont l'achèvement a eu lieu postérieurement à l'année 1847, ont fait

abaisser, d'une manière assez sensible, la longueur moyenne du parcours que les marchandises pondéreuses effectuaient auparavant sur le rail-way de l'État. En effet, la mise en exploitation de certaines lignes concédées a eu pour résultat, non-seulement de diminuer les distances primitives entre des localités données, mais encore de ne plus laisser à l'État qu'une partie du parcours total déjà réduit, l'autre partie revenant aux Sociétés concessionnaires.

Cette dépression dans la longueur moyenne du parcours, est suffisamment appréciable. En effet, si l'on examine le tableau de la page 33, on voit que les transports pondéreux faits en 1830, au tarif n° 3, ont fourni 1,028,684 tonnes, un mouvement total de 10,283,911 tonnes-lieues, et, par conséquent, un parcours moyen de $9\frac{229}{1000}$ lieues soit de 10 lieues, pour chaque tonne transportée, tandis que le parcours moyen des marchandises pondéreuses ou produits favorisés a été, en 1847, de plus de 11 lieues.

Pour s'en convaincre on n'a qu'à jeter les yeux sur les résultats donnés en 1847 par les transports pondéreux, résultats qui sont reproduits dans le tableau qui va suivre.

Si le prix perçu par tonne et par lieue eût été constamment égal au péage normal, on déduirait immédiatement de la recette, le nombre de tonnes-lieues; mais une partie assez considérable des marchandises pondéreuses, expédiées aux tarifs n°s 7 et 8, ont été transportées à prix réduit, c'est-à-dire avec des modérations de taxe, qui ont déterminé un abaissement moyen de plus de 3 centimes dans le taux du péage normal. Or, en comptant sur une réduction moyenne de 3 centimes, les prix perçus seraient abaissés, savoir : pour le tarif n° 7, de fr. 0.60 à fr. 0.57, et, pour le tarif n° 8, de fr. 0.50 à fr. 0.47; et, dès lors, les parcours en lieues seraient ceux indiqués dans le tableau suivant :

EXERCICE 1847. — TRANSPORTS DE MARCHANDISES PONDÉREUSES, AUX TARIFS N°s 3, 7 ET 8.						
CATÉGORIE.	POIDS TAXÉ des transports	RECETTES ordinaires.	PÉAGE MOYEN PAR TONNE ET PAR LIEUE		PARCOURS total des transports, évalué d'après le péage réduit.	PARCOURS moyen pour chaque tonne transportée.
			d'après le taux normal, sans modération de taxe.	perçu en raison des modérations de taxe.		
Au tarif n° 3.....	Tonnes. 67,964	Francs. 342,690	f. 0.49	f. 0.49	Tonnes-lieues. 699,567	Lieues. 10.29
Id. n° 7, 1 ^{re} classe...	56,042	249,583	0.60	0.57	457,461	12.14
Id. n° 8, id.....	714,186	5,814,081	0.50	0.47	8,113,066	11.36
ENSEMBLE.....	818,192	4,406,124	"	0.476	9,231,894	11.31

Ainsi, le parcours moyen des marchandises pondéreuses, qui avait été, en 1847, de lieues	11.51
n'a plus été, en 1850, que de	10.00
Différence	1.51
Soit	11.58 p. %.

Maintenant, il est certain que, si le parcours moyen des transports dont il s'agit eût été, en 1847, non pas de $11\frac{51}{100}$ lieues, mais seulement, comme en 1850, de 10 lieues, c'est-à-dire de 11.58 p. % moins considérable, il est certain, dis-je, que le nombre de tonnes-lieues transportées, et, par suite, le montant des produits, eussent été également de 11.58 p. % inférieurs à ce qu'ils ont été en réalité. Dans ce cas, les recettes, qui se sont élevées à 4,406,124 francs, seraient restées à 510,529 francs au-dessous de cette somme; de manière que ces recettes des marchandises pondéreuses expédiées en 1847, au lieu de dépasser de 401,498 francs celles des transports correspondants effectués en 1850, au tarif n° 5, auraient, au contraire, présenté, du seul chef des longueurs de parcours, une différence en moins montant à 108,851 francs.

Or, s'il n'en a pas été ainsi, si le parcours moyen des transports pondéreux, qui était de $11\frac{51}{100}$ lieues, en 1847, est tombé, en 1850, à 10.00, cela est-il dû à la tarification du 1^{er} septembre 1848? En aucune façon, tout à contraire, et ce par deux motifs différents.

En effet, dans le système du 1^{er} septembre, les péages, à raison de l'adoption de taxes fixes et de taxes variables, décroissent avec l'allongement du parcours, circonstance qui, en avantageant les longs trajets, ne peut avoir qu'une influence favorable sur la longueur du parcours moyen. D'autre part, les marchandises de toute nature, expédiées en transit ou en exportation, étant taxées au tarif n° 3, et ces marchandises effectuant ainsi de longs trajets, les résultats fournis par les expéditions faites au tarif n° 3, doivent, de ce chef, introduire dans la moyenne un certain allongement de parcours.

Il est donc bien avéré que ce n'est nullement au système en vigueur, mais bien à des circonstances spéciales, qu'il faut attribuer la dépression qui s'est opérée dans le chiffre du parcours moyen des marchandises pondéreuses.

Somme toute, la comparaison des résultats fournis par le transport de grosses marchandises, en 1847 et en 1850, se réduit à ceci : c'est 1^o que, pour les marchandises *ordinaires*, il y a eu, en 1850, un accroissement de 50,628 tonnes et de 240,664 francs sur les quantités correspondantes de 1847; 2^o que, sur les marchandises pondéreuses ou transports *favorisés*, il y a eu un accroissement de trafic de 210,492 tonneaux, mais en même temps, une diminution dans les revenus de l'État de 401,498 francs, diminution, toutefois, qui est due à des circonstances étrangères aux tarifs, et sans la production desquelles les marchandises pondéreuses eussent donné, en 1850, une augmentation de recettes, par rapport à celles de 1847.

D. RÉSUMÉ DES PARALLÈLES STATISTIQUES QUI PRÉCÈDENT.

Les comparaisons que nous avons établies entre les résultats respectifs des exercices 1847 et 1850, se résument dans le tableau général suivant :

MARCHANDISES DE TOUTES CATÉGORIES. — COMPARAISON ENTRE LES RÉSULTATS OBTENUS, RESPECTIVEMENT, EN 1847 ET EN 1850.								
CATÉGORIE D'EXPÉDITION.	EXERCICE 1847.			EXERCICE 1850.			DIFFÉRENCE entre les produits obtenus pour compte de l'État, par rapport à l'exercice 1847	
	POIDS taxé des transports.	POIDS réel des transports.	PRODUIT obtenu pour compte de l'État.	POIDS taxé des transports.	POIDS réel des transports.	PRODUIT obtenu pour compte de l'État.	EN PLUS.	EN MOINS.
PETITES MARCHANDISES. (Expéditions de 0 à 500 kilog.)								
Colis de 100 kil. et au-dessous.	Tonneaux. 12,405	Tonneaux. 14,616	Francs. 478,844	Tonneaux. 26,499	Tonneaux. 19,212	Francs. 583,094	Francs. 104,250	»
Id. de 101 à 500 kil.	52,521	52,445	783,893	52,248	51,115	549,914	»	233,969
Ensemble pour les petites marchandises.	64,926	67,061	1,262,727	78,747	70,327	1,133,008	»	129,719
GROSSES MARCHANDISES. (Expéditions de plus de 500 kil.)								
Marchandises dites ordinaires.	123,096	»	1,179,695	153,724	»	1,420,359	240,664	»
Marchandises pondéreuses di- tes produits favorisés.	818,192	»	4,398,410	1,028,684	»	3,996,912	»	401,498
Ensemble pour les grosses marchandises.	941,288	»	5,578,105	1,182,408	»	5,417,271	»	160,834
PETITES ET GROSSES MARCHANDISES.								
Toutes catégories réunies.	1,006,214	»	6,840,832	1,261,155	»	6,550,279	344,914	635,467
							En moins.	290,553

Les conclusions déduites de ces parallèles sont les suivantes :

1° En ce qui concerne les *petites marchandises*, de 500 kilogrammes et au-dessous, les résultats sont différents les uns des autres, suivant que l'on considère les colis de 0 à 100 kilogrammes, ou bien ceux de 101 à 500 kilogrammes. Pour les premiers, l'exercice 1850 a donné des augmentations en mouvement et en recettes, l'accroissement des produits étant de 104,250 francs. Pour les seconds, au contraire, le mouvement est resté à peu près le même qu'en 1847, mais les recettes

ont fléchi de 233,969 francs, déficit dû, nécessairement, à ce que, dans le système en vigueur, on accorde aux expéditeurs la faculté de faire transporter à la *petite vitesse*, les colis de l'espèce, tandis que, sous le régime du système du 1^{er} janvier 1847, les marchandises de tout poids, jusqu'à la limite de 500 kilogrammes, s'expédiaient, obligatoirement, comme *petites marchandises*, au tarif n° 4. A cet égard, l'expérience semble donc avoir démontré qu'un abaissement, même considérable, de péages, appliqué aux colis de 100 à 500 kilogrammes, ne détermine pas d'accroissement dans le nombre de ces colis et que, dès lors, pour éviter que le déficit signalé se reproduise à l'avenir, il suffirait de ramener les choses à l'état de tarification où elles étaient en 1847.

2° En ce qui concerne les *grosses marchandises*, c'est-à-dire les expéditions de plus de 500 kilogrammes, les résultats obtenus sont aussi différents les uns des autres, suivant que l'on considère les marchandises *ordinaires* ou bien les transports pondéreux dits *produits favorisés*. Pour les premiers transports, l'exercice 1850 a fourni des augmentations de mouvement et de recettes, l'accroissement des produits pour compte de l'État, s'élevant, de ce chef, à la somme de 240,664 francs. Pour les seconds transports, ceux de marchandises pondéreuses, qui sont taxés aujourd'hui au tarif n° 3, il y a eu, en 1850, un accroissement de trafic de 210,492 tonnes, ou de près de 26 p. %, tandis que, en même temps, une diminution de 401,498 francs s'est manifestée dans les recettes. Toutefois cette dépression dans les produits ne doit être attribuée qu'à des circonstances particulières, complètement étrangères à la tarification, et dont les unes, entre autres, ont abaissé à 10 lieues la longueur du parcours moyen des marchandises pondéreuses, tandis que, en 1847, le parcours moyen effectué pour les transports de l'espèce était de $11\frac{31}{100}$ lieues; de manière que si on tient compte de l'influence desdites circonstances, indépendantes des péages, les résultats de 1847 seraient, en réalité, moins élevés que ceux de l'exercice 1850, d'une somme de plus de 200 mille francs.

3° Au total, le système de tarification du 1^{er} septembre 1848 ne se montre *manifestement* défectueux que dans la disposition qui permet aux expéditeurs de se servir de la *petite vitesse* pour tout colis quelconque, sous la réserve de payer pour un poids *minimum* de 100 kilogrammes, alors que la limite d'admission à la petite vitesse aurait très-bien pu être, comme en 1847, fixée à 500 kilogrammes. Quant à toutes les autres catégories d'expédition, les résultats de 1850 ne permettent pas, d'une manière absolue, de considérer comme mauvaises les bases de la tarification actuelle, bien qu'on ne soit pas en droit, non plus, de mettre sur le compte du système, les augmentations de mouvement auxquelles on est arrivé par rapport à l'exercice 1847, attendu que le réseau exploité en Belgique par l'État et les Compagnies n'était plus du tout le même en 1850 qu'en 1847.

Il est à remarquer, d'ailleurs, que, même en laissant à l'écart toutes les circonstances défavorables qui ont, en dehors des tarifs, agi sur les résultats de l'exercice 1850, et en ne considérant que les résultats qui se sont produits, lesquels, pour les marchandises de toutes catégories, ont présenté un total de recettes de 290,553 francs ou de $4\frac{1}{4}$ p. % moins élevé qu'en 1847, il n'eût fallu que de bien légères modifications dans les taxes, pour qu'au lieu de ce déficit, on eût obtenu un accroissement de revenus, puisque la somme en question, divisée par le mouvement total de parcours à petite vitesse (13,462,936 tonnes-lieues), ne représente

guère que 2 $\frac{1}{8}$ centimes par tonne-lieue, ou moins de $\frac{1}{4}$ de centime par quintal-lieue.

E. PARALLÈLE ENTRE LES PRIX DE TRANSPORT.

En ce qui regarde les *petites marchandises*, j'ai déjà fait connaître les proportions générales des péages appliqués dans le système actuel et sous le régime antérieur. Les données nécessaires à cet égard figurent, savoir, pages 16, 17 et 22, pour les expéditions de 100 kilogrammes et au-dessous, pages 23, 25 et 30, pour celles de 100 à 500 kilogrammes et, enfin, page 31, pour l'ensemble des articles dont le poids ne dépasse pas 500 kilogrammes.

Je ne reviendrai donc plus sur cette partie de la tarification, et ne m'occuperai ici que des péages affectés aux *grosses marchandises*.

D'abord, en ce qui concerne les marchandises *ordinaires*, le prix moyen a été en 1850, tarif n° 2 (voir page 33), de fr. 0.588, soit de fr. 0.59 par tonne et par lieue, tandis que, en 1847, la taxe *normale* des marchandises ordinaires expédiées aux tarifs n° 7 et 8 s'élevait depuis fr. 0.70 jusqu'à fr. 1.00 par tonne-lieue; de manière que, par rapport aux prix normaux, c'est-à-dire abstraction faite des modérations de taxe appliquées dans certains cas, le tarif actuel n° 2 est de 16 à 41 p. % plus bas qu'en 1847. Il y a même à remarquer que le tarif n° 2, en vigueur pour les marchandises *ordinaires*, est encore inférieur au prix *minimum* de fr. 0.63 qu'on payait, en 1847, au tarif n° 6, par le mode de location de waggons.

Quant aux marchandises *pondéreuses*, dites *produits favorisés*, le prix moyen a été, en 1850, de fr. 0.40 par tonne-lieue, tandis que, en 1847, la taxe *normale*, par tonne-lieue, des grands transports pondéreux, était de fr. 0.49 au tarif n° 5 (par abonnement), de fr. 0.60 au tarif n° 7 (par charge incomplète), et de fr. 0.50 au tarif n° 8 (par charge complète); de manière que, par rapport au prix normal, ou abstraction faite des modérations de taxe, le tarif n° 3 en vigueur est d'environ 23 p. % inférieur à ceux de 1847.

Enfin, si l'on prend l'ensemble des transports de grosses marchandises, en ayant égard au prix réel, c'est-à-dire en tenant compte de toutes les modérations de taxe, on trouve que :

En 1847, le prix moyen de la tonne-lieue a été de fr.	0.507
et en 1850.	0.435
ce qui constitue une différence de	0.072
ou de 14 p. %.	

Ce résultat, je dois le rappeler ici, est tout à fait en opposition avec celui qu'avaient eu en vue les auteurs du système du 1^{er} septembre 1848 : ceux-ci, en effet, voulaient bien simplifier et régulariser les tarifs, mais avaient établi les bases des taxes fixes et variables qu'ils proposaient, dans des proportions telles que, pour un trafic égal, on aurait dû obtenir, sous l'application des tarifs nouveaux, le même produit qu'avec les tarifs antérieurs, et que, par conséquent, la

moyenne générale du prix des grosses marchandises, eût dû rester la même sous le régime, aussi bien de l'un que de l'autre des deux systèmes.

La dépression qui s'est produite dans le prix moyen de la tonne-lieue ne saurait cependant être attribuée à ce que les auteurs de la tarification du 1^{er} septembre se seraient trompés dans la détermination des bases, car, dans l'intention de ceux-ci, l'on ne devait appliquer le tarif n° 3 qu'à $\frac{1}{3}$ seulement des marchandises de l'intérieur ou à environ la moitié de la totalité du trafic, en y comprenant les transports en exportation et en transit, taxés également d'après le tarif n° 3 ⁽¹⁾. Mais lorsqu'il s'est agi d'introduire le système nouveau, et même postérieurement à la date de sa mise en vigueur, on a fait entrer dans la classe des produits *favorisés* de nombreuses catégories de marchandises dont on avait compté que le transport s'effectuerait au tarif n° 2. Aussi est-il arrivé que, en 1880, sur 1,182,408 tonnes de grosses marchandises, il y en a eu 1,028,684 qui ont été expédiées au tarif n° 3, et seulement 153,724 au tarif n° 2; les mouvements totaux comprenant 10,283,911 tonnes-lieues au tarif n° 3 et seulement 2,598,099 tonnes-lieues au tarif n° 2. D'où il résulte clairement que, si la nomenclature des produits *favorisés* eût été circonscrite dans les limites que lui assignaient les auteurs des tarifs du 1^{er} septembre 1848, la moyenne générale des prix serait aujourd'hui sensiblement la même qu'en 1847, c'est-à-dire d'environ 50 centimes par tonne et par lieue.

Il est bien vrai que, malgré la réduction de 14 p. % que le péage moyen présente aujourd'hui par rapport aux tarifs antérieurs, la recette des grosses marchandises, grâce à l'accroissement du mouvement, ne se trouve, pour la totalité, que de 160,854 francs, ou seulement de 5 p. % inférieure à celle qu'on a obtenue, du même chef, en 1847. Mais il reste à savoir si c'est l'abaissement des prix qui a produit les augmentations de mouvement qui se sont manifestées en 1880,

(¹) Dans cet ordre de choses, la moyenne des frais variables eût été, par tonne-lieue, de $\frac{0.50 + 0.30}{2}$ ou de fr. 0.40. A ce prix moyen, les mouvements de grosses marchandises, indiqués au tableau de la page 33, auraient fourni (à part la diminution provenant de la portion des frais fixes abandonnée aux compagnies concessionnaires), les recettes suivantes, du chef des produits ordinaires :

1 ^o Frais variables, pour	12,684,010 tonnes-lieues à fr. 0.40	ci 5,075,604
2 ^o Frais fixes ordinaires, pour	1,182,408 tonnes à fr. 1.00	» 1,182,408
3 ^o Chargement et déchargement, pour	542,502 id. à fr. 0.50	» 171,251
		Ensemble. . . . fr. 6,427,263

Somme qui, divisée par le mouvement total qui est de 12,684,010 tonnes-lieues, donne un prix moyen de fr. 0.507 par tonne et par lieue égal, à celui de 1847.

Si même, du montant total de 6,427,265 fr., on retranche une somme globale de 200,000 fr. pour la quote-part perçue par les sociétés concessionnaires dans les frais fixes relatifs aux services mixtes et internationaux, il resterait une somme de recettes de 6,227,265 francs, laquelle divisée par les 12,684,010 tonnes-lieues, représente encore un prix moyen de fr. 0.491 par tonne-lieue, lequel ne diffère plus que de 5 p. % seulement, du taux moyen des péages de 1847.

par rapport à l'exercice 1847, ou bien si ces augmentations sont dues, exclusivement, à la réaction opérée sur le railway de l'État par les stations des chemins de fer concédés, qui ont été achevés postérieurement à l'année 1847.

Je pense, pour mon compte, que la diminution des péages n'a guère contribué à l'accroissement du trafic, et que, en tous cas, si l'action des prix réduits s'est fait sentir sur quelques parties des transports, ce ne peut être qu'à l'égard de certains produits pondéreux, placés dans des conditions exceptionnelles, mais non pas relativement aux marchandises de valeur tant soit peu considérable.



NOTE ADDITIONNELLE A LA PREMIÈRE PARTIE.

Pendant le cours de l'impression du présent exposé, j'ai reçu le relevé général des mouvements et produits du chemin de fer, relatifs à l'exercice 1851. Je crois utile d'en faire connaître ici les résultats globaux, quant aux marchandises, et de mettre ces résultats en regard de ceux qu'a fournis l'exercice précédent.

TRANSPORTS DE MARCHANDISES. — COMPARAISON ENTRE LES RÉSULTATS OBTENUS, RESPECTIVEMENT, EN 1850 ET EN 1851.

		EXERCICE 1850.	EXERCICE 1851.	DIFFÉRENCES ENTRE LES RÉSULTATS DES DEUX EXERCICES.	
				EN PLUS.	EN MOINS.
		Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
POIDS TAYÉS.	Grande vitesse. Tarif n° 1. { Expéditions de 0 à 100 kilog. . . .	13,635	14,940	1,285	"
	Id. de plus de 100 kilog. . . .	8,614	8,178	"	436
	ENSEMBLE pour la grande vitesse.	22,269	23,118	847	"
	Petite vitesse. { Tarif n° 2. — Marchandises ordinaires.	205,269	213,546	8,277	"
	Tarif n° 3. — Produits favorisés (abonnement compris) (a)	1,033,617	1,034,741	1,124	"
	ENSEMBLE pour la petite vitesse.	1,238,886	1,248,287	9,401	"
	Grande et petite vitesse, toutes catégories réunies. . .	Tonnes. 1,261,155	Tonnes. 1,271,403	Tonnes. 11,248	"
	Grande vitesse. Tarif n° 1. { Expéditions de 0 à 100 kilog. . . .	Francs. 474,179	Francs. 523,744	Francs. 49,565	"
	Id. de plus de 100 kilog. . . .	161,355	149,381	"	11,974
	ENSEMBLE pour la grande vitesse.	635,534	673,125	37,594	"
RECETTES.	Petite vitesse. { Tarif n° 2.	1,878,697	1,985,726	107,029	"
	Tarif n° 3 (y compris les transports par abonnement) (a)	4,143,019	4,129,319	"	14,600
	ENSEMBLE pour la petite vitesse.	6,022,616	6,115,045	92,429	"
	Grande et petite vitesse. Tarifs n° 1, 2 et 3 (camionage compris). .	6,658,150	6,788,173	130,023	"
	Bulletins et produits divers	82,252	92,553	10,301	"
	RECETTES TOTALES, sans déduction	6,740,402	6,880,726	140,324	"
	A déduire la quote-part payée à la compagnie des chemins de fer de Tournay à Jurbise et de Landen à Hasselt	— 190,123	— 194,359	4,236	"
	Produit obtenu pour compte de l'État	6,550,279	6,686,367	136,088	"

(a) Les transports par abonnement, organisés en décembre 1851, ont donné, pendant ledit mois, un mouvement de 440 tonneaux et une recette de 1,822 francs.

En totalité, les résultats obtenus pendant l'exercice 1851 ne diffèrent de ceux de l'année précédente, que par des augmentations s'élevant à 11,248 tonnes, ou environ 1 p. % en mouvements, et à 140,524 francs, ou 2 p. % en recettes; cet excédant de recettes se réduisant, en réalité, à 136,088 francs, lorsqu'on tient compte des sommes payées, en 1850 et en 1851, à la Compagnie des chemins de fer de Tournay à Jurbise et de Landen à Hasselt.

Toutefois, l'accroissement des produits ne porte pas sur toutes les catégories de transport. Ainsi, à la *grande vitesse*, il y a *augmentation* de 49,565 francs sur les colis de 0 à 100 kilogrammes et *diminution* de 11,971 francs sur les articles de plus de 100 kilogrammes; de même, à la *petite vitesse*, on trouve une *augmentation* de 107,029 francs sur les marchandises ordinaires, tarif n° 2, et une *diminution* de 14,600 francs sur les transports de produits favorisés, tarif n° 5.

Ces données ont cela de remarquable, qu'elles ne font que renforcer encore les conclusions 1^o et 2^o formulées à la suite du tableau de la page 42, lequel présente la comparaison définitive des résultats fournis par l'exercice 1850, par rapport à ceux qu'on a obtenus en 1847. On y voit, en effet, 1^o que sur les expéditions de petites marchandises de 0 à 100 kilogrammes, de même que sur celles de marchandises ordinaires, tarif n° 2, il y a eu des *augmentations* de recettes, et ces augmentations sont encore plus fortes en 1851 qu'en 1850; 2^o que, au contraire, sur les expéditions de petites marchandises de plus de 100 kilogrammes, comme aussi sur les transports de *produits favorisés*, il y a eu des *diminutions* de recettes, et ces diminutions sont encore plus considérables en 1851 qu'en 1850.

Au total, les recettes obtenues pour compte de l'Etat, pendant l'exercice 1851, montant à 6,686,567 francs ,
tandis que celles de 1847 s'élevaient à 6,840,852 id.,

ne présentent plus qu'une différence en moins de 154,465 francs ,
ou de 2 1/4 p. %, alors que cette différence était, pour 1850, de 290,555 francs ou de 4 1/4 p. %; mais les conséquences de principe que nous avons déduites des parallèles faits entre les résultats de 1847 et ceux de 1850, restent absolument les mêmes lorsqu'on prend en considération l'exercice 1851, au lieu de l'exercice 1850.

DEUXIÈME PARTIE.

Du système proposé dans le projet de loi.

I. CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES ET BUT PRINCIPAL DU PROJET.

J'ai rappelé, dans les développements qui précèdent, quelles étaient, quant au transport des marchandises, les bases respectives des tarifs du 1^{er} janvier 1847 et du 1^{er} septembre 1848, et indiqué une partie des inégalités et anomalies qu'ils renfermaient. J'ai fait connaître aussi les résultats obtenus en 1847 et en 1850 sous l'application de chacun des deux systèmes, et mis en parallèle ces résultats sous le rapport des péages, des mouvements et des produits, considérés, les uns et les autres, d'une manière générale.

De cet ensemble de faits posés, on peut, sans aucun doute, déduire des enseignements fort utiles pour la rédaction du projet de loi que la Législature est appelée à discuter, et même se prononcer, en connaissance de cause, sur l'opportunité de certaines dispositions spéciales ; mais les avantages qu'on est en droit de se promettre de l'adoption d'un système nouveau, quel qu'il soit, ne peuvent s'apprécier que d'une manière relative, et sans que l'on soit, pour cela, en position de fixer définitivement, dès à présent, les termes de la tarification qui serait susceptible de produire, au double point de vue du public et du trésor, le *maximum* d'effet utile.

La question des tarifs de marchandises, déjà fort complexe d'elle-même, dans le cas de l'exploitation par une Compagnie privée, l'est bien davantage encore pour le Gouvernement, qui, s'il a pour mandat de veiller au développement et à l'amélioration des ressources de l'État, doit cependant, en même temps, une protection efficace aux diverses branches de notre industrie et de notre agriculture, à notre commerce intérieur et extérieur, en un mot, à tous les éléments de la richesse du pays.

C'est d'ailleurs dans cette pensée gouvernementale, au point de vue de la conciliation de ces intérêts divers, que nos tarifs, en général, et notamment ceux du 1^{er} septembre 1848, ont été conçus.

Si le railway national devait être envisagé comme une entreprise purement commerciale, à laquelle il faut faire produire la plus grande somme possible de revenus, alors les tarifs qu'on devrait adopter sont ceux qui imposeraient aux expéditions par chemin de fer, toute la taxe que chacune d'elles, selon sa nature, peut supporter, d'une part, sans qu'il soit porté atteinte au chiffre normal de la consommation ou du transit, et, d'autre part, sans qu'on dépasse les limites au delà desquelles la concurrence ne pourrait plus être soutenue, avantageusement, avec les anciens modes de transport.

Or, poser un pareil principe, c'est indiquer suffisamment les difficultés dont son

exécution serait entourée, dès qu'il faudrait faire figurer dans une loi, applicable à toutes les parties du pays, sans distinction, des bases qui, pour rentrer dans les conditions susmentionnées, devraient pouvoir varier, non-seulement avec les matières transportées, mais encore avec les circonstances diverses de concurrence qui se rencontrent.

D'autre part, on ne saurait se le dissimuler : une tarification qui ferait payer à la marchandise toute la taxe qu'elle peut supporter, constituerait une réforme radicale de ce qui est et a été jusqu'ici appliqué en Belgique. Par conséquent le passage immédiat à un semblable système aurait pour effet certain de jeter brusquement, dans les relations commerciales du moment, une perturbation plus ou moins profonde ; tandis qu'il est nécessaire, si, dans l'avenir, on doit arriver à un tout autre ordre de choses que celui qui est en vigueur, de ne toucher à la situation existante qu'avec ménagement et par transitions successives.

Cela signifie-t-il qu'il faut alors maintenir dans le projet de loi, et sans modification tant soit peu importante, toutes les bases indistinctement, des tarifs du 1^{er} septembre 1848 ? Non : telle n'est pas, telle n'a jamais été la pensée du Gouvernement.

Il est hors de doute, en effet, et nous n'avons jamais hésité à l'avouer, que, sans sortir du système du *bon marché* des transports qui doit distinguer une exploitation par l'État, d'une entreprise particulière, on peut, par une équitable pondération de taxes et en profitant de l'expérience des faits acquis, obtenir, sans froisser le commerce, des recettes plus considérables que celles que nous percevons en ce moment, des recettes plus favorables même, à tous égards, que celles qu'on a faites sous l'application du régime de 1847.

Or, déclarer qu'un pareil résultat est possible, c'est, nécessairement, reconnaître l'opportunité de l'adoption des mesures propres à le réaliser.

Pour sa part, le Gouvernement, désireux d'atteindre ce but, a jugé utile : 1° de prendre, aussi bien dans le régime précédent que dans le système actuel, les dispositions les plus avantageuses et d'éliminer tout ce qui peut conduire à des anomalies et à des diminutions de recettes ne répondant qu'à l'intérêt privé d'un petit nombre d'expéditeurs ; 2° d'introduire dans la loi, tout en restant dans les limites des divers tarifs qui ont été appliqués jusqu'à cette époque, quelques éléments nouveaux, destinés à rendre plus productive l'application du système proposé, et ce, notamment, au moyen de certaines augmentations dans les prix de transport.

Toutefois, ces augmentations sont appliquées exclusivement à des catégories d'expéditions dont l'espèce comporte, sans qu'il puisse en résulter d'inconvénient sensible, une majoration de taxe. Quant aux produits industriels et agricoles dont le bas prix de transport est le premier des besoins, le projet, loin d'aggraver l'état de choses en vigueur, atténue, au contraire, les tarifs existants. Il en est de même, quant aux colis d'un poids peu considérable, dont le nombre varie en raison de la modération des taxes et des facilités offertes au public.

Maintenant que j'ai indiqué, d'une manière générale, l'esprit qui a dirigé le Gouvernement dans la rédaction du projet de loi ci-après, je vais en examiner successivement les articles principaux.

II. DIVISION DES TRANSPORTS

EN PETITES ET EN GROSSES MARCHANDISES.

LIMITE DU POIDS AUQUEL LES EXPÉDITIONS PASSENT DE LA 1^{re} A LA 2^e CATÉGORIE.

On sait que les expéditions de marchandises, qui se divisent aujourd'hui en transports à *grande vitesse* et en transports à *petite vitesse*, se répartissaient, avant le régime actuel, également en deux grandes catégories, auxquelles on donnait la désignation de *petites* et de *grosses* marchandises. Art. 2 du projet de loi.

A la rigueur, si l'on pose en principe que les petites marchandises, jusqu'à un poids donné, seront obligatoirement expédiées et remises à domicile avec plus de promptitude que les autres, il serait assez indifférent, ou bien de conserver la division actuelle en transports à grande et à petite vitesse, ou bien d'en revenir à la dénomination antérieure de petites et de grosses marchandises.

Néanmoins, ce dernier mode de distinguer les transports me paraît, pour plusieurs motifs, beaucoup plus rationnel que celui qui admet des catégories à vitesses différentes.

D'abord les expressions de grande et de petite vitesse entraînent l'idée d'une marche plus ou moins rapide des convois, et il importe généralement assez peu, pour la marchandise, que la vitesse du train soit de 5 ou de 8 lieues à l'heure.

Un trajet court effectué à petite vitesse, pourra, d'ailleurs, durer bien moins qu'un trajet long parcouru à grande vitesse. Ce n'est pas, il faut le reconnaître, dans une plus ou moins grande *vitesse* du convoi que gît la célérité du service, mais bien dans le temps plus ou moins court qui s'écoule depuis le moment de l'inscription jusqu'à celui de la remise à destination; de sorte que pour les expéditions qui se font *bureau restant*, et on peut dire qu'il n'y en a presque pas d'autres (*), il n'existe pas de différence notable entre l'un et l'autre mode de transport; il se peut même que le premier convoi qui parte après l'inscription soit un train de marchandises, de sorte que l'envoi à la station de destination soit alors encore plus prompt par ce train de marchandises, que si l'on devait attendre, pour l'expédition, le convoi suivant de voyageurs.

Je signalerai une dernière raison qui me porte à repousser la division en catégories d'après la vitesse : c'est que, sur beaucoup de lignes, il y a des convois mixtes qui transportent tout à la fois des voyageurs et des marchandises (*), de sorte que, parmi les expéditions qui se font par ces trains, il se trouve, en même temps, des marchandises qu'on envoie à grande vitesse et d'autres pour lesquelles on n'a réclamé que la petite vitesse.

(*) On peut voir au tableau de la page 11, que, en 1880, sur un transport total de 1,258,886 tonnes de marchandises de tout poids, expédiées à la petite vitesse, il n'y en a eu que 25,507 ou 2 p. % pour lesquelles on ait réclamé la remise à domicile.

(*) Il est même à remarquer que sur la section de Hasselt à Landen, il n'existe pas un seul train fixe de marchandises.

Quant à l'administration, elle doit chercher, nécessairement, à expédier les marchandises aussi promptement que possible, car il ne peut y avoir pour elle aucun avantage à laisser s'accumuler, soit dans les magasins, soit dans les stations, des objets qui ne peuvent y produire que de l'encombrement et des embarras. L'intérêt de l'exploitation est donc, en cela, entièrement d'accord avec celui du public; seulement, il faut que, pour les transports considérables qui ne peuvent généralement s'effectuer que par des trains de marchandises proprement dits, l'administration conserve une latitude plus grande que pour l'envoi de marchandises d'un poids moindre, ces dernières pouvant partir, sans inconvénient, par les convois de voyageurs.

Tels sont les motifs principaux pour lesquels on abandonne, dans le projet de loi, la division actuelle des transports par *grande* et par *petite* vitesse pour reprendre la répartition qui existait avant le 1^{er} septembre 1848, sous la désignation de *petites* et de *grosses* marchandises, et qui est généralement adoptée par les compagnies étrangères.

Reste maintenant à assigner la limite du poids qui séparera la catégorie des petites marchandises de celles des grosses marchandises.

En 1847, on considérait comme petite marchandise toute expédition dont le poids taxé ne dépassait pas 500 kilogrammes.

Sous le régime actuel, au contraire, il n'existe, à proprement parler, aucune limite obligatoire de poids entre les transports à grande vitesse et ceux à petite vitesse, puisque tout colis quelconque peut être expédié à la petite vitesse, à la seule condition de payer pour un poids *minimum* de 100 kilogrammes.

Nous avons vu, page 31, que ce système d'admission à la petite vitesse avait eu pour conséquence d'enlever aux transports à grande vitesse (ou petites marchandises), un nombre considérable d'articles, non-seulement de 100 à 300, mais encore de moins de 100 kilogrammes; et cela sans déterminer, sur l'ensemble, d'accroissement dans le mouvement des envois de l'espèce, puisque le poids *réel* des expéditions de 0 à 500 kilogrammes figure dans le tableau de la page 31, savoir pour 670,613 quintaux en 1847 et pour 703,266 quintaux en 1850; la différence en plus dans les mouvements provenant exclusivement de colis de moins de 100 kilogrammes.

Quant aux expéditions de 100 à 500 kilogrammes, nous avons reconnu que, sur une quantité totale, taxée au poids de 522,483 quintaux, il n'y en a eu que 86,142, ou moins de $\frac{1}{6}$, qui aient été expédiés à la grande vitesse, tandis que la partie restante, comprenant 436,341 quintaux, a été expédiée à la petite vitesse, l'ensemble des 522,483 quintaux n'ayant d'ailleurs donné lieu qu'à une recette brute de 560,481 francs. Or, en 1847 et avec un réseau moindre, les articles de plus de 100 kilogrammes transportés comme *petites marchandises* (au tarif n° 4) avaient fourni une recette brute de 618,856 francs pour 566,756 quintaux de poids taxés, et cela indépendamment des petites marchandises de l'espèce qui avaient été expédiées par les messagistes, au moyen du mode de location de wagon (tarif n° 6), expéditions dont la quantité, pour les colis de 100 à 500 kilogrammes, a été évaluée à 158.434 quintaux, représentant une recette de 167,791 francs.

En réalité donc, il n'y a pas eu, par le fait de l'admission à la *petite vitesse* de

tout colis, au poids *minimum* de 100 kilogrammes, l'excédant de mouvement que l'on avait espéré obtenir de l'adoption de cette mesure. Le seul résultat qu'on ait atteint, consiste dans un simple déclassement à la petite vitesse de marchandises qui pouvaient très-bien supporter la taxe qui leur était imposée en 1847, d'après le tarif n° 4 des petites marchandises.

A cet égard, il importe de faire remarquer ici qu'on avait très-bien compris, en 1848, que le mode de location de waggons, en vigueur avant le régime actuel, était fort préjudiciable au trésor en ce qu'il permettait aux messagistes d'expédier, par les convois de voyageurs, un ou plusieurs waggons qu'ils chargeaient, à leur gré, de colis de toute nature et de tout poids. Le système du 1^{er} septembre 1848 a fait, à la vérité, justice de ce mode de transport, en le supprimant; mais on doit reconnaître que des facilités plus grandes encore ont été rendues aux messagistes par la faculté qui leur a été accordée de transporter à la petite vitesse des colis dont le nombre et le poids partiel n'ont pas besoin d'être considérables pour que, par leur groupement, on atteigne un poids *minimum* de 100 kilogrammes.

Je reviendrai plus loin sur l'opportunité et les moyens d'empêcher ce groupement de colis; pour le moment, je me borne à constater de nouveau le tort fait au trésor, soit par l'ancien mode de location de waggons, soit par l'admission, à la petite vitesse, de toute expédition payant pour un *minimum* de poids de 100 kilogrammes.

D'après cela, il semblerait qu'on dût en revenir, tout en maintenant la suppression du mode de location de waggons, à rétablir à 500 kilogrammes, comme en 1847, la limite jusqu'à laquelle les expéditions seraient considérées, obligatoirement, comme petites marchandises. Néanmoins, cette limite n'est portée dans le projet de loi (art. 1^{er}) qu'à 400 kilogrammes seulement.

Les motifs pour lesquels il me semble utile de réduire à 400 kilogrammes le *maximum* du poids auquel le tarif des petites marchandises serait obligatoirement appliqué, consistent, d'abord, en ce qu'il est convenable, pour ne rendre pas trop lourd au commerce le retour au système de 1847, d'abaisser de 100 kilogrammes la limite dont il s'agit; et, en second lieu, parce que, par le fait de la suppression du mode de location de waggons et surtout de l'interdiction du groupement de colis, dont j'ai dit un mot plus haut, le nombre d'articles de petites marchandises qui seront expédiés directement par l'administration du chemin de fer, sera, selon toute apparence, beaucoup plus considérable qu'il ne l'a été en 1847, et qu'il importe à un haut degré, si l'on veut que le service des petites marchandises n'occasionne pas des difficultés et des lenteurs fréquentes, surtout dans les stations de passage, de ne pas comprendre, dans cette catégorie, les expéditions qui, comme celles de plus de 400 kilogrammes, donnent déjà lieu à quelque embarras de chargement, de déchargement et de remise à domicile.

III. TARIF DES PETITES MARCHANDISES.

Art. 3 du projet
de loi.

Le tarif n° 4 appliqué, en 1847, aux petites marchandises, comportait, comme je l'ai dit page 3, trois espèces de taxe qui, *en apparence*, s'appliquaient, la 1^{re} aux colis de 5 kilogrammes et au-dessous, la 2^e aux articles de 5 à 50 kilogrammes, et la 3^e aux expéditions de plus de 50 kilogrammes, mais qui, en réalité, ainsi que je l'ai fait voir, comprenaient de toutes autres catégories, et donnaient lieu, par cela même, à des anomalies fort étranges, anomalies qui se présentent, d'ailleurs, dans tout tarif qui renferme des taxes différentes se succédant à partir de certains poids.

Le tarif n° 1 du 1^{er} septembre 1848 est exempt de ce défaut, puisqu'il compose le prix de transport de deux taxes : l'une *fixe*, calculée à raison de fr. 0.08 par 10 kilogrammes, tout poids inférieur à 100 kilogrammes comptant pour un quintal, et l'autre, *variable*, établie à raison de fr. 0.01 par 10 kilogrammes et par lieue.

Ce tarif fonctionnerait donc très-régulièrement et sans anomalie, si l'on n'y eût introduit la condition de compter les distances par unité indivisible de 5 lieues, un trajet de 6 lieues payant tout autant qu'un parcours de 10 lieues. Je dis qu'il y a anomalie dans ce système, parce que, de deux colis présentant des mouvements inégaux en quintaux-lieues, il pourra arriver que celui qui a le moindre poids et donne le plus petit mouvement, soit celui des deux qui paye la plus forte taxe (*).

Néanmoins, et malgré ces anomalies, qui constituent de vraies majorations de tarif, on a vu page 17, où nous avons donné la proportion pour la moyenne entre les prix à 15 et à 16 lieues de transport, qu'en somme, les taxes pour les colis de 0 à 100 kilogrammes sont moindres dans le système du 1^{er} septembre 1848 que dans celui de 1847.

Mais si l'on considère le tableau de la page 17 dans ses détails, on voit que ce n'est qu'à l'égard des colis de 50 à 80 kilogrammes que le tarif du 1^{er} septembre offre des diminutions, tandis que, pour les articles de 0 à 20 kilogrammes et pour ceux de 90 à 100 kilogrammes, le tarif actuel est plus élevé que celui de 1847.

La plus grande quantité des colis de 0 à 100 kilogrammes se trouve toutefois moins imposée actuellement que sous le régime antérieur ; pourtant, comme nous l'avons démontré, les expéditions de colis semblables, effectuées à la grande vitesse,

(*) Supposons, par exemple, deux colis, l'un de 50 kilogrammes, devant parcourir 6 lieues, l'autre de 80 kilogrammes, devant être expédié à 5 lieues. Les mouvements réels seront représentés l'un par 500 kilogrammes-lieues, soit 5 quintaux-lieues, et l'autre par 400 kilogrammes-lieues, ou 4 quintaux-lieues.

Le second de ces colis, celui de 80 kilogrammes à 5 lieues, avec un mouvement de 4 quintaux-lieues, payera $0.50 + 0.40 = \dots \dots \dots$ fr. 0.90 tandis que le colis de 50 kilogrammes à 6 lieues, avec un mouvement réel de 5 quintaux-lieues, comptera par 50 kilogrammes à 10 lieues et payera $0.50 + 0.50 = \dots \dots \dots$ fr. 1.00

tarif n° 1, ont donné des résultats bien plus avantageux en 1850 (*) qu'en 1847 (voir les tableaux des pages 46 et 51), et cela indépendamment des colis de l'espèce qui ont été expédiés à la petite vitesse.

Une diminution dans la taxe des colis de peu de poids, est donc chose avantageuse pour les recettes. C'est là un fait qui a déjà été parfaitement établi par la mise en vigueur des nombreux systèmes qui ont été appliqués aux expéditions de l'espèce, et duquel il est très-facile de se rendre compte; car si la *totalité* des marchandises expédiées, déterminée par les besoins de la consommation, ne varie pas sensiblement, au moins les envois *partiels* peuvent-ils se multiplier d'autant plus que le prix d'un colis isolé est peu élevé.

Ce principe est surtout vrai à l'égard de ce que l'on nomme les *petits paquets*, dont une forte partie se compose d'objets que l'on échange dans les relations privées et qui ne s'expédieraient pas si le prix de transport n'était pas faible.

Aussi est-il bien certain que, si les résultats des petites marchandises de 0 à 100 kilogrammes ont été plus avantageux en 1850 qu'en 1847, ils l'eussent été bien davantage encore, si les prix de transport des colis de 0 à 20 kilogrammes, au lieu d'être majorés, comme l'a fait le tarif n° 1 du 1^{er} septembre, eussent été, au contraire, abaissés, même au-dessous du niveau du taux résultant du tarif n° 4 appliqué en 1847.

Le vice que renferme, à ce sujet, le tarif en vigueur, consiste en ce que la taxe *fixe*, portée à 50 centimes pour tout article de moins de 100 kilogrammes, est trop élevée pour les petits colis. Ainsi un paquet de 1 à 2 kilogrammes coûtera, si on l'expédie à 15 lieues, fr. 0.50 + 0.15 ou 65 centimes, et si on l'expédie à 16 lieues, fr. 0.50 + 0.20, soit 70 centimes; tandis que, en 1847, tout colis de 0 à 5 kilogrammes ne payait que fr. 0.60 et qu'il eût été opportun d'abaisser encore cette taxe, surtout pour les petits colis du poids de 2 kilogrammes et au-dessous.

C'est par cette considération que nous avons réduit, dans le projet de loi ci-joint, la taxe fixe à fr. 0.40, tout en maintenant la taxe variable au taux de fr. 0.01, par 10 kilogrammes et par lieue.

Toutefois, dans l'application de cette taxe variable, le projet de loi présente encore des réductions, de deux chefs différents, par rapport au système en vigueur.

D'abord, les distances se comptent de lieue en lieue, et non plus, comme aujourd'hui, de cinq en cinq lieues.

Secondement, l'unité du poids est bien encore de 10 kilogrammes, mais toute partie de cette unité, qui ne dépasse pas 2 kilogrammes, est négligée, tandis qu'aujourd'hui toute fraction quelconque est comptée pour une unité de 10 kilogrammes.

(*) En 1851, les mouvements et recettes de colis de 0 à 100 kilogrammes ont encore été plus considérables qu'en 1850 (page 47). Aussi, en 1851, on a obtenu de ce chef, savoir :

149,400 quintaux (poids taxé) et une recette de . . . fr.	525,744
tandis qu'en 1847, on a	
obtenu seulement. . . . 102,000 quintaux (poids réel) et une recette de . . . fr.	455,547

La nouvelle disposition que consacre le projet de loi, est due à une pensée d'équité. On comprend très-bien que, si l'on envoie, par exemple, plus de 50 kilogrammes d'une denrée quelconque, on fasse payer pour 60, attendu que, en vue de la facilité du calcul des taxes, on a porté à 10 kilogrammes l'unité de poids; mais que, pour un poids exact de 50 kilogrammes d'une certaine marchandise, on fasse payer pour 60, voilà ce qui semble tout à fait inique. Or, c'est pourtant ce qui arrive, car si un particulier fait une commande de 50 kilogrammes de café, par exemple, cet envoi exigera nécessairement un emballage dont le poids, s'ajoutant à celui de la marchandise, fera taxer le colis pour un poids de 60 kilogrammes.

C'est à l'effet de redresser ce tort, que le projet de loi, en conservant l'unité de 10 kilogrammes, permet de négliger, pour les articles de moins d'un quintal, les fractions qui ne dépassent pas 2 kilogrammes; et c'est pour cela encore qu'il a paru équitable, en ce qui concerne les colis de plus de 100 kilogrammes, de porter jusqu'à 5 kilogrammes la fraction qui serait négligée.

De cette disposition résulte maintenant cette conséquence extrêmement avantageuse : c'est que, pour les petits paquets dont le poids ne dépasse pas 2 kilogrammes, la taxe variable ne reçoit pas son application, de telle sorte qu'il ne reste, pour le prix de transport des colis de 2 kilogrammes et au-dessous, qu'une taxe fixe et uniforme de 40 centimes *pour tout parcours*.

Je crois inutile de faire ressortir tout ce qu'il y a de favorable pour les particuliers, dans cette mesure d'une taxe uniforme pour tous les petits paquets, mesure qui forme le pendant de celle qui a été introduite dans la loi postale, où l'on a adopté une taxe fixe de 20 centimes pour toute lettre ordinaire, expédiée à une distance quelconque de plus de 30 kilomètres du lieu de départ.

Le tarif que nous proposons est donc favorable, à tous égards, et au public et à l'État, pour les colis dont le poids ne dépasse pas 100 kilogrammes. Je vais maintenant faire voir que ce tarif est également convenable dans son application aux expéditions de petites marchandises d'un poids supérieur à 100 kilogrammes.

Les expéditions de plus de 100 kilogrammes se payaient, en 1847, à raison d'une taxe *fixe* de 55 centimes par quintal ou 5 $\frac{1}{2}$ centimes par unité de poids de 10 kilogrammes, et d'une taxe *variable* de 1 centime par 10 kilogrammes et par lieue.

Dans le tarif n° 1 du 1^{er} septembre 1848, la taxe fixe est de 50 centimes par quintal, ou de 5 centimes par unité de poids de 10 kilogrammes; la taxe variable est, comme en 1847, de 1 centime par 10 kilogrammes et par lieue, mais les distances se comptent de 5 en 5 lieues, circonstance qui, comme je l'ai fait voir page 23, détermine, en moyenne, une augmentation de 20 centimes dans le prix par quintal et porte ainsi, *moyennement*, la taxe fixe à fr. 0.70 par 100 kilogrammes, soit donc au double de ce qu'elle était en 1847.

Mais, par contre, la faculté accordée au public de faire expédier les articles de tout poids à la petite vitesse, a offert, pour les petites marchandises de 100 à 500 kilogrammes, une réduction considérable dans la taxe, réduction dont les $\frac{5}{6}$ desdits transports ont profité.

Aussi trouve-t-on au tableau de la page 51 que les expéditions de 100 à 500 kilo-

grammes qui avaient rapporté en 1847, au tarif n° 4, fr. 1.69 par quintal, n'ont plus produit, en 1850, aux tarifs n°s 1, 2 et 3, que fr. 1.40 seulement.

Or, aujourd'hui qu'on en revient, du moins pour les articles dont le poids ne dépasse pas 400 kilogrammes, au système de 1847, et que ce ne sera plus qu'au delà de cette limite de poids que les expéditions pourront être considérées comme *grosses marchandises*, il y a justice et convenance d'adoucir les effets de cette mesure, en abaissant les prix actuels de la grande vitesse, et c'est ce qui a lieu sous un triple rapport, par le tarif que le projet de loi affecte aux petites marchandises, puisque : 1° la taxe fixe y est réduite à 40 centimes par quintal ou à 4 centimes par unité de 10 kilogrammes; 2° que les distances ne sont comptées que de lieue en lieue, et 3° que, dans l'application des prix de transport, on néglige, pour les colis de plus de 100 kilogrammes, toute fraction de l'unité de poids qui ne dépasse pas 5 kilogrammes.

Cette dernière disposition constitue un dégrèvement assez sensible, et, chose digne de remarque, elle a pour conséquence de ramener le tarif que nous proposons au taux moyen du tarif n° 4, appliqué, en 1847, aux petites marchandises de plus de 100 kilogrammes.

Pour le prouver, supposons, la moyenne du poids de ces expéditions de petites marchandises étant de 170 à 180 kilogrammes, supposons, dis-je, que nous ayons 10 colis variant d'un kilogramme, successivement, depuis 171 jusqu'à 180 kilogrammes, et que chacun de ces colis doive être transporté à une distance de 16 lieues. Voici quels seraient alors les prix qu'on aurait à payer, en appliquant, d'une part le tarif de 1847, de l'autre le tarif proposé.

POIDS réel des COLIS.	TARIF N° 4 DU 1 ^{er} JANVIER 1847, POUR UN TRANSPORT A 16 LIEUES.				TARIF PROPOSÉ DANS LE PROJET DE LOI, POUR UN TRANSPORT A 16 LIEUES.			
	POIDS pour lequel les colis sont taxés.	TAXE FIXE à raison de 3 ⁵ / ₁₀₀ centimes pour 10 kil. de poids taxé.	TAXE VARIABLE à raison de 1 centime par 10 kil. et par lieue.	PRIX TOTAL de TRANSPORT.	POIDS pour lequel les colis sont taxés.	TAXE FIXE à raison de 4 centimes par 10 kil. de poids taxé.	TAXE VARIABLE à raison de 1 centime par 10 kil. et par lieue.	PRIX TOTAL de TRANSPORT.
Kilog.	Kilog.	f.	f.	f.	Kilog.	f.	f.	f.
171	180	0.63	2.88	3.51	170	0.68	2.72	3.40
172	180	0.63	2.88	3.51	170	0.68	2.72	3.40
173	180	0.63	2.88	3.51	170	0.68	2.72	3.40
174	180	0.63	2.88	3.51	170	0.68	2.72	3.40
175	180	0.63	2.88	3.51	170	0.68	2.72	3.40
176	180	0.63	2.88	3.51	180	0.72	2.88	3.60
177	180	0.63	2.88	3.51	180	0.72	2.88	3.60
178	180	0.63	2.88	3.51	180	0.72	2.88	3.60
179	180	0.63	2.88	3.51	180	0.72	2.88	3.60
180	180	0.63	2.88	3.51	180	0.72	2.88	3.60
Somme des prix de transport pour les 10 colis.				35.40	35.00			
Prix moyen par colis				3.54	3.50			

D'après le tarif n° 1 du 1^{er} septembre 1848, chacun des dix colis dont il

s'agit payerait pour un poids de 180 kilogrammes et pour un parcours de 20 lieues, savoir :

En frais fixes	fr. 0 90
Id. variables	3 60
Soit ensemble, pour chaque colis	fr. 4 50
tandis que, d'après le tarif de 1847, le prix était de	5 51
et que, selon le système proposé, le prix moyen serait de	5 30

En résumé donc, le tarif que consacre l'art. 3 du projet de loi, pour le transport de petites marchandises, non-seulement ne donne lieu à aucune espèce d'anomalie, mais se trouve dans des conditions favorables à la fois au public et au trésor.

IV. — TARIF DES GROSSES MARCHANDISES.

A. DIVISION DES MARCHANDISES EN TROIS CLASSES.

Art. 4 du projet de loi. La multiplicité des catégories à taxe différente qui, en 1847, existait dans les tarifs des grosses marchandises, fut, comme je l'ai dit page 8, l'une des causes qui donnèrent naissance au système du 1^{er} septembre 1848. Mais alors on tomba, en quelque sorte, d'un excès dans l'autre, en réduisant tous les transports à petite vitesse, à deux classes seulement, l'une comprenant les marchandises dites *ordinaires*, taxées au tarif n° 2, l'autre les marchandises dites *produits favorisés*, auxquelles s'applique le tarif n° 3.

En ramenant toutes les matières transportées à deux classes seulement, on n'eut, et on ne pouvait réellement avoir d'autre but, que de simplifier et mettre à la portée de tout le monde, l'application des tarifs ; mais une pareille simplification ne devait naturellement s'obtenir qu'aux dépens d'une équitable pondération, alors que la valeur des expéditions varie, d'une marchandise à l'autre, dans des proportions immenses.

Sans doute on ne peut pas, du moins en suivant les systèmes dont on a fait généralement usage jusqu'ici, tant à l'étranger qu'en Belgique, créer une grande série de classes différentes, d'après la valeur vénale des marchandises ; on ne le doit pas même s'il n'existe, comme cela a lieu en effet, entre le *minimum* et le *maximum* des taxes que l'on se propose d'établir, qu'un écart peu considérable ; mais toujours est-il convenable, quel que soit cet écart, d'adopter, comme on l'avait fait en 1847, entre les deux extrêmes, un prix intermédiaire à affecter à une catégorie de marchandises tenant le milieu entre les produits pondéreux de peu de valeur et les marchandises de grande importance.

Ainsi, quand l'écart est de 3 à 5, ce qui est la proportion aujourd'hui admise dans les tarifs n°s 2 et 3, pour les frais variables, il est rationnel d'ouvrir une classe intermédiaire à laquelle, dans la proportion ci-dessus, s'appliquerait un prix représenté par 4.

Or, c'est ce que fait le projet de loi par l'art. 4, et on verra, en examinant le tarif n° 2 annexé à ce projet, que la répartition des grosses marchandises en trois classes ne présente, pour le calcul du prix de transport, pas plus de complication que s'il n'y avait que deux classes seulement.

Il est inutile de s'étendre ici sur la nomenclature des marchandises qui figurent dans les diverses classes ; je ferai seulement remarquer :

1° Que la troisième se compose de produits industriels et agricoles dont il importe réellement de *favoriser* le transport par le bon marché ; plus, de quelques autres objets qui n'ont qu'une valeur minime ;

2° Que la deuxième classe, la classe intermédiaire, se compose de matières prises, non pas toutes parmi celles auxquelles s'applique le tarif n° 3 actuel, mais en partie aussi dans les marchandises dites *ordinaires*, qui sont taxées au tarif n° 2 en vigueur.

En somme cependant, la classification proposée aura pour effet de relever les recettes de grosses marchandises, en assurant à la moyenne de péages une certaine augmentation.

Je ne crois pas nécessaire de parler des dérogations à la classification générale des marchandises et qui sont indiquées à l'art. 5 du projet de loi : ces dérogations se justifient d'elles-mêmes, et ont été, jusqu'ici, généralement maintenues dans les divers tarifs appliqués à nos chemins de fer. Art. 5 du projet de loi.

B. DIVISION DES PRIX DE TRANSPORT EN TAXE FIXE ET EN TAXE VARIABLE. — TAUX AUXQUELS CES TAXES SONT PORTÉES POUR CHAQUE CLASSE.

Avant le 1^{er} septembre 1848, les prix de transport par classe des grosses marchandises, étaient, généralement, établis à un taux uniforme, pour chaque lieue de parcours. Art. 6 du projet de loi.

Les tarifs actuels ont modifié ce régime, par l'adoption d'une taxe *fixe* au poids et d'une taxe *variable* en raison du mouvement.

A la vérité, l'un de ces systèmes peut, selon les bases qu'on applique, être tout aussi productif que l'autre, mais le second, par les raisons que j'ai fait connaître, est, sans contredit, bien plus équitable et, dès lors, bien plus national que le premier.

Le mode de tarification par taxe fixe, et taxe variable, est donc celui que, en général, consacre le projet de loi ; seulement le Gouvernement a pensé que ce système était susceptible d'être amélioré dans son application aux diverses classes de marchandises.

Aujourd'hui les bases du prix, pour les taxes *ordinaires*, sont les suivantes :

Frais variables.	{	Au tarif n° 2, par quintal-lieue.	fr. 0 05
		Id. n° 3, id.	0 03
Frais fixes . . .		Pour toutes marchandises, par quintal	0 10

En ce qui concerne la taxe *variable*, j'ai déjà dit que le projet de loi conserve, pour les classes extrêmes de marchandises, la taxe en vigueur, mais qu'il applique à la classe intermédiaire le taux moyen de fr. 0-04.

Bien évidemment, en adoptant cette proportion de :

5 centimes	par quintal-lieue	pour la 1 ^{re} classe,
4	id.	2 ^e id.
3	id.	3 ^e id.

on n'entend pas qu'elle est établie en raison des dépenses de traction, car il est

généralement indifférent, pour le chiffre de ces dépenses, que le chargement d'un waggon, à concurrence de 3 tonneaux, soit composé de telle matière ou de telle autre; ce que l'on a en vue, en graduant ainsi les taxes variables, c'est d'imposer à la marchandise un péage qui soit, *jusqu'à certain point*, proportionné à la charge qu'elle peut supporter en raison de sa valeur.

Mais ce principe si juste, si utile, une fois admis quant à la taxe du mouvement, ou *frais variables*, ne pas l'observer quant à la taxe au poids, ou *frais fixes*, c'est tomber dans une contradiction manifeste.

C'est pourtant cette contradiction de principe qui existe dans la taxe de frais fixes aujourd'hui en vigueur, taxe qui, étant immuablement portée à 1 franc par tonne de marchandises, sans distinction de classe, est tout à fait irrationnelle.

En effet, si, pour une tonne de charbon valant 10 francs, on peut, sans inconvénient, faire payer 1 franc de frais fixes, il est évident que cette même taxe de 1 franc sera tout à fait insensible lorsqu'il s'agira, par exemple, d'une tonne de cuivre valant 2,500 francs, et que rien n'empêcherait d'augmenter cette taxe, au moins dans la proportion de 3 à 5, qui est celle des frais variables stipulée dans les tarifs n° 3 et n° 2.

Cette taxe fixe tend, contrairement à toute raison, à toute équité, à rapprocher les prix du tarif n° 3 de ceux du tarif n° 2, car pour 10 lieues de parcours la tonne paye en frais fixes et frais variables, savoir :

$$\text{Au tarif n° 3, ci . . fr. } 1.00 + 3.00 = 4.00$$

$$\text{Id. n° 2, ci . . . } 1.00 + 5.00 = 6.00$$

de sorte que la proportion entre ces prix n'est plus de 3 à 5, ce qui n'offre déjà pas trop d'écart, mais seulement de 4 à 6 ou de 1 à 1 1/2.

Il y a plus, c'est que la taxe fixe, malgré l'invariabilité de son chiffre, pèse d'une manière bien plus lourde encore sur les transports de produits dits *favorisés*, que sur les marchandises *ordinaires*. En effet, on a vu (page 33) que, en 1850, les expéditions au tarif n° 3 ont fait un parcours moyen de 10 lieues, tandis que le parcours moyen des transports effectués au tarif n° 2, est de 13 6/10 lieues; dès lors une taxe fixe de fr. 1.00, répartie sur le parcours moyen, représente un péage additionnel de fr. $\frac{1.00}{10}$ ou de 10 centimes par tonne-lieue pour les marchandises pondéreuses, au tarif n° 3 et seulement de fr. $\frac{1.00}{13\frac{6}{10}}$ ou de 6 4/10 centimes pour les marchandises ordinaires, au tarif n° 2; de sorte que c'est, comme on voit, la marchandise qui peut le mieux supporter la taxe dont il s'agit qui se trouve la moins imposée, par rapport au mouvement exprimé en tonnes-lieues (*).

(*) La taxe fixe, perçue uniformément sur toute espèce de transport et pour tout parcours, détermine ce fait qu'on doit regarder comme une véritable anomalie: c'est qu'un tonneau de marchandises de peu de valeur, expédié au tarif n° 3, de Bruxelles à Vilvorde, coûtera en frais fixes et frais variables un prix total revenant à 80 centimes par lieue parcourue, tandis qu'un tonneau de matières précieuses expédié de Bruxelles à Malines, au tarif n° 2, ne reviendra qu'à 75 centimes par lieue.

En effet, on paye en frais fixes et frais variables pour un tonneau de marchandises, savoir:

$$\text{A 2 lieues au tarif n° 3. . . } 1.00 + 0.60 = 1.60, \text{ ci par lieue. . . } 0.80$$

$$\text{A 4 id. n° 2. . . } 1.00 + 2.00 = 3.00 \text{ id. . . } 0.75$$

Or, il est de toute justice de faire cesser un état de choses si anormal, si peu en harmonie avec le principe qui a fait adopter les prix de 3, 4 et 5 centimes par quintal-lieue, pour les frais variables relatifs aux marchandises de 1^{re}, de 2^e et de 3^e classe respectivement.

C'est aussi ce que fait le projet de loi dans son art. 3. Il conserve la division du prix de transport en taxe fixe et en taxe variable, mais il établit, pour les diverses classes, la taxe fixe dans la proportion des nombres 3, 4 et 5, adoptée pour l'écart entre les frais variables.

Aujourd'hui les frais fixes *ordinaires* sont de fr. 0.10 par quintal : nous réduisons cette taxe de 10 p. % pour les transports appartenant à la 3^e classe, en ramenant ladite taxe au taux de 9 centimes seulement, de sorte que nous aurions alors les bases suivantes :

Taxe fixe ordinaire . . .	{	1 ^{re} classe, fr. 0.13 par quintal.	
		2 ^e id.	0.12 id.
		3 ^e id.	0.09 id.

Nous agissons de même quant aux frais de chargement et de déchargement qui coûtent aujourd'hui 3 centimes par quintal, soit pour les deux opérations, soit pour l'une des deux seulement. Nous portons ces frais comme suit :

Chargement et déchargement.	{	1 ^{re} classe, fr. 0.10 par quintal.	
		2 ^e id.	0.08 id.
		3 ^e id.	0.06 id.

Il y a ici une augmentation de fr. 0.01 par quintal sur les frais de chargement de la 3^e classe ; mais cette augmentation ne porte que sur un très-petit nombre d'expéditions, puisque, en ce qui concerne les transports pondéreux, expédiés par charge complète, les opérations de chargement et de déchargement ne sont, pas plus dans le système nouveau que sous le régime actuel, obligatoires pour l'administration et que, en réalité, ce sont les expéditeurs et les destinataires qui se chargent desdites opérations. Il n'y aura donc pas de surtaxe, de ce chef, pour lesdits produits pondéreux.

Quant à la remise à domicile, je ferai remarquer que, en 1847, le prix par quintal en était de fr. 0.23, et qu'il est, dans le système en vigueur, de fr. 0.13. Or, on conserve ces deux prix, respectivement, pour la 1^{re} et pour la 3^e classe, et l'on attribue un prix intermédiaire de fr. 0.20 à la 2^e classe ; de sorte que la taxe est établie comme suit :

Remise à domicile . . .	{	1 ^{re} classe, fr. 0.23 par quintal.	
		2 ^e id.,	0.20 id.
		3 ^e id.,	0.13 id.

Enfin, le projet de loi porte les frais de prise à domicile exactement au même taux que ceux affectés, comme il vient d'être dit, à la remise à domicile.

Ce n'est pas, du reste, en prévision d'un accroissement notable de recettes, mais exclusivement parce que la chose est rationnelle, qu'on a fixé de la manière indiquée ci-dessus, les taxes de remise et de prise à domicile. En fait, les modi-

fications apportées, de ce chef, aux bases en vigueur, ne doivent produire, eu égard aux faibles quantités de grosses marchandises qui sont remises ou prises à domicile, que des résultats assez insignifiants (*).

Résumant ce qui précède, quant aux péages des grosses marchandises, je ferai remarquer que toutes les taxes variables et fixes qui sont proposées à l'art. 6 du projet de loi, conservent, entre elles, la même proportion pour chaque classe de voitures; qu'elles sont des multiples de 5, 4 et 3 centimes, et que, dès lors, toute taxe fixe équivaut à un nombre entier de lieues de parcours, payées d'après la taxe variable.

Voici quelles sont, en effet, les diverses taxes qui sont proposées :

DÉSIGNATION DES CLASSES.	PRIX PAR CLASSE DE MARCHANDISES.		
	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.
Taxe variable, par quintal et par lieue.....	0.03	0.04	0.05
Taxe fixe ordinaire, par quintal (comme pour 3 lieues de parcours aux frais variables)	0.15	0.12	0.09
Chargement et déchargement (comme pour 2 lieues id. id.)	0.10	0.08	0.06
Remise ou prise à domicile (comme pour 3 lieues id. id.)	0.25	0.20	0.15

(*) En ce qui concerne le premier objet, on peut voir au tableau de la page 53 que, en ne considérant que les *grosses marchandises* proprement dites, sur un mouvement total de 1,182,408 tonnes expédiées aux tarifs n° 2 et 3, il n'y en a eu que 7,767 seulement qui aient été remises à domicile.

Quant à la prise à domicile, les résultats obtenus sont encore de moindre importance, car bien qu'aujourd'hui les expéditeurs puissent faire prendre chez eux les marchandises à raison de la taxe extrêmement minime de fr. 0.15 par quintal, le public ne fait guère usage de cette faculté que dans les cas où les transports jusqu'à la station sont longs ou difficiles. Il est à remarquer en effet que, pendant l'exercice 1850, les relations des stations de l'État *entre elles*, n'ont donné, du chef de la prise à domicile, que la somme de 6,856 francs et que Liège, où les distances jusqu'à la station des Guillemins sont très-grandes, et les rampes, pour arriver à la station de Haut-Pré, très-fortes, que Liège, dis-je, a contribué dans cette somme de 6,856 francs pour plus de la moitié, savoir pour un chiffre de fr. 3,515

Les stations de Bruxelles (Nord, Midi et Allée-Verte), d'Anvers et de Gand, ont donné ensemble du même chef 2,513 tandis que toutes les autres stations réunies du réseau national n'ont fourni, pour la prise à domicile, que la minime somme de 826

de manière que, laissant à l'écart les recettes de l'espèce données par les quatre grandes villes de Bruxelles, Gand, Anvers et Liège, on n'a perçu, moyennement, pour toutes les autres stations réunies, que fr. 2.26 par jour, ce qui ne correspond qu'à un poids taxé de 1 1/2 tonne d'objets pris à domicile.

Cette tarification, tout à la fois régulière et équitable, offre, pour son application, une extrême facilité, en ce qu'elle permet de grouper, dans un même tableau, les péages correspondant, de lieue en lieue, aux diverses conditions de chargement, de remise et de prise à domicile, d'après lesquelles les expéditeurs désirent que les transports soient effectués. On jugera de cette facilité d'application, à l'inspection du tarif n° 2, annexé au projet de loi, tarif qui, au moyen d'un tableau des distances légales entre les localités diverses, donne immédiatement, pour toute relation et pour toute condition spéciale d'expédition, le prix par quintal appliqué aux marchandises de chacune des trois classes.

C. EXCEPTION APPORTÉE AU TARIF, QUANT AUX TRANSPORTS DE MARCHANDISES DE 5^e CLASSE, EFFECTUÉS A DES DISTANCES DE 4 LIEUES ET AU-DESSOUS.

Un reproche qui a été bien souvent fait au système des taxes fixes et variables, c'est que, pour les transports pondéreux qui doivent s'effectuer à de courtes distances, le prix de transport est trop élevé, dominé qu'il se trouve par les frais fixes. Art. 7 du projet de loi.

Il est vrai que, dans le système du 1^{er} septembre 1848, un tonneau de marchandise au tarif n° 3 paye, savoir :

Pour 2 lieues de parcours	fr. 1.00 + 0.60 = 1.60, soit 0.80 par tonne-lieue.
Id. 3	id. 1.00 + 0.90 = 1.90 id. 0 63 ¹ / ₃ id.
Id. 4	id. 1.00 + 1.20 = 2.20 id. 0.55 id.
Id. 5	id. 1.00 + 1.50 = 2.50 id. 0.50 id.
Id. 6	id. 1.00 + 1.80 = 2.80 id. 0.46 ² / ₃ id.
Id. 7	id. 1.00 + 2.10 = 3.10 id. 0.44 ² / ₃ id.
Etc.	

de sorte que les prix, pour les distances de 2 à 4 lieues, sont réellement assez élevés.

Cependant on doit observer que, en 1847, on payait, au *minimum*, pour un parcours de 3 lieues, et ce, à raison, pour les marchandises de l'espèce, de fr. 0.50 par tonne, de manière que la tonne de marchandise pondéreuse coûtait, en 1847, d'après le tarif n° 8, savoir :

Pour 2 lieues de parcours	fr. 0.50 × 3 = 1.50, soit fr. 0.75 par tonne-lieue.
Pour 3 lieues et au delà	0.50 id.

Le tarif en vigueur a donc eu pour effet de diminuer les prix des transports pondéreux pour les parcours de plus de 5 lieues, de les maintenir au même niveau pour 5 lieues, et de les augmenter, au contraire, pour les parcours de 4, de 3 et de 2 lieues.

Le Gouvernement reconnaît, bien que la taxe fixe soit, dans le projet de loi, abaissée à fr. 0.90, que les péages ordinaires sont trop élevés pour assurer au chemin de fer les transports pondéreux à courte distance, et que ces péages sont souvent onéreux lorsque, pour des chemins de fer qui se rattachent au réseau de l'État, les trajets faits sur nos railways n'ont que peu d'étendue.

C'est en vue de porter remède à cette élévation de taxe que l'art. 7 du projet de

loi limite le péage des marchandises de 3^e classe, expédiées par charge complète, au taux uniforme de fr. 0.50 par lieue, disposition qui ne trouve nécessairement son application qu'à l'égard des transports faits à 4 lieues et au-dessous. Seulement comme une grande partie des frais d'exploitation reste fixe, quel que soit le parcours effectué, il convient de compter tout trajet de moins de 10 kilomètres pour 2 lieues, ce qui porte à fr. 1.00 le *minimum* du prix de transport par tonneau. Or, ce système, même avec la réserve de compter pour 2 lieues tout parcours moindre, est plus favorable, non-seulement que celui qui est en vigueur, mais encore que celui qu'on appliquait en 1847, puisqu'alors le *minimum* de la taxe par tonne était de fr. 1.50.

D. TRANSPORTS, PAR ABONNEMENT, DE MARCHANDISES DE 5^e CLASSE.

Art. 10 du projet
de loi.

Il est, dans bien des circonstances, utile à un industriel, qui a de grands transports pondéreux à expédier, de pouvoir compter, d'une manière positive, sur un nombre déterminé de waggons dont il dispose à son gré, moyennant un certain *abonnement*. Un pareil mode existait en 1847 ; il fut supprimé lors de l'introduction des tarifs du 1^{er} septembre 1848, mais les avantages qu'offre au commerce ce système de transport, m'ont décidé à le remettre provisoirement en vigueur, par arrêté du 27 novembre dernier.

Aujourd'hui l'on paye, par abonnement, savoir : en *frais variables*, fr. 0.30 par tonne-lieue, comme pour les transports habituels, et en *frais fixes*, une taxe de 5 francs par jour et par wagon chargeant cinq tonnes, taxe qui, en admettant qu'on fait un chargement par jour, revient à 1 franc par tonne transportée, c'est-à-dire revient exactement au montant des frais fixes ordinaires.

Dans le projet de loi, art. 10, on conserve la taxe dite frais variables, au taux de fr. 0.50 par tonne-lieue, ou de 3 centimes par quintal-lieue ; mais attendu que les frais fixes ne sont plus portés désormais, pour la 3^e classe, qu'à fr. 0.90 au lieu de 1 franc, la taxe fixe, par wagon a été également réduite de 5 francs à fr. 4.50.

Le même article du projet prévoit le cas (qui, je le pense, se présentera très-souvent dans l'avenir) où des expéditeurs pourraient employer leurs propres waggons aux transports de matières pondéreuses. Ce système, dans les moments surtout où l'insuffisance du matériel met l'administration dans l'impossibilité de faire face à tous les besoins de transports, serait très-heureux pour l'État, et de plus offrirait au public d'incontestables avantages, en ce qu'il permettrait d'éviter les frais de transbordement et quelquefois aussi, comme dans les expéditions de charbons, des pertes provenant du déchet que ce transbordement occasionne.

Néanmoins, comme des propositions diverses peuvent être faites par des particuliers, pour l'emploi de waggons autres que ceux de l'administration, le Gouvernement pense qu'on ne doit pas fixer, dès à présent, dans la loi, les conditions définitives auxquelles la circulation desdits waggons aurait lieu sur notre chemin de fer, et c'est pour cela que le projet abandonne au Ministre des Travaux Publics la faculté de prendre, à cet égard, telle décision que les circonstances pourront commander.

E. SUPPRESSION DE LA TAXE DU BULLETIN D'INSCRIPTION.

Dans les tarifs du 1^{er} septembre 1848, comme dans ceux des régimes antérieurs, le bulletin d'inscription ne se paye pas pour les transports à grande vitesse (ou petites marchandises), non plus que pour les voyageurs ou les bagages; tandis que, pour les expéditions à petite vitesse, il est perçu, de ce chef, comme en 1847 pour les grosses marchandises, une *taxe* de fr. 0.10 par inscription.

Je dis d'abord qu'il s'agit là d'une *taxe* et non d'une rémunération de frais, car la dépense matérielle pour l'État n'est que d'une fraction de centime par bulletin.

Or, dans le projet de loi ci-après, cette taxe ne se trouve pas reproduite, et cela non-seulement parce qu'elle est insignifiante dans ses résultats, mais encore parce qu'elle est tout à fait inique dans son application.

Quant au premier point, il est à remarquer que, si la recette provenant des bulletins d'inscription s'est élevée, en 1850, au delà de ce qu'elle avait été en 1847, cela est dû, pour la plus grande part, à la circonstance qu'un très-grand nombre d'articles qui, auparavant, appartenaient à la catégorie des petites marchandises et ne payaient pas de bulletin, ont été expédiés à la petite vitesse, et que chacun de ces articles a rapporté ainsi la taxe spéciale de 10 centimes. Mais aujourd'hui que nous rentrons, à peu près, dans le système de 1847, en replaçant de nouveau dans la catégorie des petites marchandises, toute expédition dont le poids ne dépasse pas 400 kilogrammes, il est certain que nous allons nous retrouver, sensiblement, dans la situation où l'on était en 1847, sous le rapport du nombre d'expéditions payant la taxe supplémentaire de fr. 0.10. Or, le produit des bulletins n'a été, en 1847, que de fr. 2,174.50, somme que je qualifie, à bon droit, d'insignifiante, en présence surtout de l'accroissement des recettes que doit réaliser le retour au système de petites et grosses marchandises, qui existait avant les tarifs du 1^{er} septembre 1848.

En second lieu, je dis que l'application de la taxe du bulletin est souverainement injuste; et en effet, si, pour une expédition de 20 tonneaux, par exemple, on paye 10 centimes pour le bulletin, cela ne revient qu'à $\frac{1}{2}$ centime par tonne transportée; mais si, pour une autre expédition de 500 kilogrammes ou de $\frac{1}{2}$ tonneau, on paye également 10 centimes du chef du bulletin, cela représente une taxe additionnelle de 20 centimes par tonneau, ou une majoration de 20 p. $\%$ sur les *frais fixes*.

Il est bien évident que, si l'on veut obtenir une augmentation de recettes, qui soit d'une certaine importance et équitablement établie, il faut appliquer la taxe, quel que soit le titre qu'on lui assigne, par tonneau et même par classe de marchandises; ce qui veut dire qu'on doit la faire entrer dans le chiffre des frais fixes. Or, la proportion nouvelle que le projet de loi affecte aux frais fixes, quant à la 1^{re} et à la 2^e classe de marchandises, constituera, par elle seule, une majoration assez notable de produits; et si on jugeait qu'elle dût être encore augmentée, il serait bien plus simple de relever le taux des frais fixes, que d'introduire une taxe aussi peu équitablement répartie, que celle qu'on a perçue jusqu'ici, du chef nominal du bulletin d'inscription.

V. — TARIF DES TRANSPORTS DE FINANCES ET D'OBJETS DÉCLARÉS A LA VALEUR.

Art. 11 et 12
du projet de loi.

Comme il n'a été question, dans la première partie de cet Exposé, que des marchandises, je crois utile de dire quelques mots de la tarification appliquée aux transports de finances et d'objets déclarés à la valeur, ainsi que des résultats obtenus tant sous l'empire du système actuel que sous le régime précédent.

D'après le tarif n° 4, du 1^{er} septembre 1848, les transports dont il s'agit se payent de la manière suivante :

1^o Frais fixes, fr. 0.40 par 1,000 francs ;

2^o Frais variables, fr. 0.01 par 1,000 francs et par lieue ; ces taxes étant appliquées par unité indivisible de 1,000 francs et les distances étant comptées de 3 en 3 lieues.

Ce tarif présente quelque chose d'injuste, puisqu'il fait payer, pour un group de 1,001 francs transporté à 6 lieues, 2 fois autant que pour un autre group de 1,000 francs, transporté à 10 lieues, de sorte que, dans certains cas, la taxe exigée est portée bien au delà du double de la base normale.

Néanmoins, et malgré ces anomalies, le tarif n° 4, du 1^{er} septembre 1848, renferme des prix de transport qui sont, moyennement, inférieurs de plus de moitié à ceux de 1847, circonstance à laquelle on doit attribuer l'amélioration obtenue en 1850 et en 1851, par rapport à l'exercice 1847, dans cette branche du service.

En effet, les résultats ont été, en 1847, 1850 et 1851, ceux indiqués ci-dessous :

	EN 1847.	EN 1848.	EN 1851.
Nombre de groups de finances ou d'objets à la valeur.....	42,843	113,086	139,201
Recettes	Francs. 48,047 63	Francs. 58,244 57	Francs. 72,124 52
Péage moyen par expédition.....	f. 1.121	f. 0.515	f. 0.518

Naturellement, ce que l'on doit conclure de ces résultats, c'est 1^o que les valeurs expédiées ne sont, généralement, composées que de sommes peu considérables, transportées à de courtes distances, puisque la plus petite somme possible, envoyée à plus de 3 lieues, paye déjà 50 centimes, et que le produit moyen est resté, tant en 1851 qu'en 1850, au-dessous de 52 centimes par article ; et 2^o qu'en réduisant de beaucoup les prix de 1847, on a agi très-sagement, non-seulement au point de vue du commerce et du public en général, mais même sous le rapport des

recettes, bien que le revenu provenant des transports de l'espèce ne puisse guère varier que d'un chiffre peu important.

Les conséquences déduites, comme je viens de le faire, des résultats obtenus sous l'application de chacun des deux systèmes du 1^{er} janvier 1847 et du 1^{er} septembre 1848, ont été mises à profit, pour la formation du tarif proposé dans le projet de loi, aux art. 11 et 12, du chef des transports de finances et d'objets déclarés à la valeur.

Le principe que consacre ce tarif, consiste en ce que l'on considère toute expédition de l'espèce sous deux rapports différents : l'un, au point de vue du transport et de la remise des colis, et, de ce chef, on impose la taxe ordinaire des petites marchandises; l'autre, au point de vue tout à la fois de la responsabilité qui incombe à l'État, en raison des valeurs transportées et de la charge que peut supporter l'expédition, également en raison de l'importance de l'envoi.

En d'autres termes, indépendamment de la taxe ordinaire comme colis de la catégorie des petites marchandises, on perçoit, en quelque sorte comme prime d'assurance, une taxe *à la valeur*, qui est indépendante du parcours et qui est fixée à fr. 0.03 par unité de cent francs, toute fraction de cette unité étant comptée pour 100 francs.

D'après cela tout envoi de petite somme en numéraire, qui ne pèsera pas 2 kilogrammes, et c'est le cas ordinaire, payera, pour toute distance, 1^o la taxe de fr. 0.40 comme colis et 2^o une taxe de 3 ou de 10 centimes, suivant que la somme n'excédera pas 100 ou 200 francs, respectivement.

Tout envoi en billets de banque, fonds publics, etc., c'est-à-dire toute expédition en papiers, qui, généralement, ne comporte pas, à beaucoup près, un poids de 2 kilogrammes, payera d'abord fr. 0.40 comme colis, et ensuite une taxe à la valeur, revenant à $\frac{1}{2}$ pour 1,000.

Si, au lieu de papier-monnaie, on expédie de fortes sommes en argent ou en cuivre, alors les embarras supplémentaires que ces expéditions occasionnent pour pesage, chargement, déchargement et transport à domicile, se payeront de la même manière que pour un colis quelconque de petite marchandise, et on percevra, en outre, la taxe à la valeur, de 3 centimes pour 100 francs.

Enfin, si un particulier expédie des objets de grande valeur, il obtiendra toute garantie à l'égard soit de la remise, soit du remboursement intégral de ladite valeur en cas de perte, moyennant l'addition au prix ordinaire du transport, d'une taxe s'élevant à 50 centimes par 1,000 francs.

Ce système est donc tout à la fois simple et rationnel dans ses diverses parties : il fait payer, indépendamment de la taxe à la valeur, le prix de transport et de remise des colis, selon le poids plus ou moins considérable de l'expédition; il applique la taxe, non plus, comme auparavant, par unité de 1,000 francs, mais seulement par unité de 100 francs; enfin il favorise, chose extrêmement désirable, les envois de petites sommes, dont le nombre se multiplie, comme celui des articles de petites marchandises, à mesure que les prix de transport sont moins élevés.

VI. — TARIF DES TRANSPORTS D'ÉQUIPAGES.

Art. 13 et 14 du
projet de loi.

Sous le régime actuel, les équipages sont transportés par les convois de voyageurs. Cependant, il y a bien des cas où les expéditeurs consentiraient, s'ils y trouvaient quelque réduction de prix, à ce que les voitures, qu'ils font partir par le chemin de fer, ne fussent expédiées que par des convois mixtes ou des trains de marchandises, tandis que, sous le rapport des facilités du service et de la marche des convois, il serait souvent fort désirable pour l'administration qu'il pût en être ainsi.

C'est afin qu'on soit en position de réaliser ce système, que le projet de loi, art. 13, divise les transports d'équipages en 1^{re} et en 2^e classe, selon que ces équipages sont, au gré de l'expéditeur, transportés ou bien par le premier convoi de voyageurs qui suit l'embarquement, ou bien par un convoi mixte ou de marchandises.

Pour la 1^{re} classe, les prix de transport restent fixés, art. 14, au taux du tarif en vigueur : pour la seconde classe, ces prix sont diminués de 25 p. %.

VII. — TARIF DES TRANSPORTS D'ANIMAUX.

Art. 16 du projet
de loi.

En ce qui concerne les transports d'animaux, le tarif proposé, art. 16 du projet de loi, est, jusqu'à certain point, semblable à celui qu'on applique depuis le 1^{er} septembre 1848.

Le Gouvernement désire, en effet, maintenir, pour les expéditions de bétail en transit, les péages existants : toutefois, comme nous désirons également favoriser les expéditions de l'intérieur, nous avons adopté, pour les trajets de moins de 10 lieues, une taxe uniforme, perçue par lieu parcourue, et ce, exactement au taux de $\frac{1}{10}$ du prix total payé pour 10 lieues. Le projet constitue donc, de ce chef, par rapport à l'état de choses existant, une amélioration toute dans l'intérêt de notre agriculture et que commandait l'élévation de la taxe dite frais fixes.

VIII. — DES CONDITIONS EXCEPTIONNELLES DE CERTAINS TRANSPORTS.

— RÉDUCTIONS ÉVENTUELLES DES PRIX.

Art. 19 à 24 du
projet de loi.

Le projet de loi, de l'art. 19 à l'art. 24, consacre diverses modifications, définitives ou éventuelles, qu'il y aurait lieu d'apporter aux bases générales des tarifs. De ces dispositions, il n'y en a qu'une seule que je croie devoir signaler, c'est celle de l'art. 22, qui autorise le Gouvernement, *dans des circonstances exceptionnelles et en vue d'un accroissement de recettes*, à accorder des réductions de taxe qui ne pourront, toutefois, excéder 50 p. % du prix total de transport, au taux normal : cette autorisation n'étant d'ailleurs octroyée que sous la réserve de l'obligation pour le Gouvernement, de rendre compte, annuellement, à la Législature, des applications qui auront été faites de ladite faculté.

Cette disposition est analogue à celle qui a été introduite dans la loi du

12 avril 1831, relative au tarif des voyageurs : elle se justifie d'elle-même, par son seul énoncé, et il est facile de comprendre qu'elle est bien plus utile encore, quant aux expéditions de marchandises, qu'à l'égard des transports de voyageurs. Je considère donc comme superflu d'entrer, pour le moment, dans aucun développement à ce sujet.

IX. — DISPOSITIONS DIVERSES.

A. TRANSPORT DE LETTRES COMME COLIS DE MARCHANDISES. — FACULTÉ DE RENFERMER UNE LETTRE DANS CHAQUE EXPÉDITION DE MARCHANDISE.

Les lois en vigueur interdisent le transport de lettres par tout autre mode que celui de la poste. Art. 33 du projet
de loi.

Une semblable défense était parfaitement motivée alors que l'État ne se chargeait d'aucun autre service de transport. Et, en effet, les revenus de la poste étant envisagés, non comme une simple rémunération de services rendus, mais comme un élément des voies et moyens du pays, il était nécessaire d'empêcher tout détournement ayant pour effet de porter atteinte aux ressources du trésor, et, par conséquent, rationnel de réprimer sévèrement toute manœuvre par laquelle on aurait cherché à se soustraire au paiement d'un impôt légal, celui de la taxe des lettres.

Mais il ne peut plus en être ainsi aujourd'hui que l'État exploite par lui-même un réseau de railways qui relie entre elles les localités les plus importantes du royaume, alors que les expéditions de la poste même s'effectuent par les convois du chemin de fer, alors enfin qu'au lieu d'avoir à éviter les effets d'une concurrence privée, on trouve, au contraire, dans l'organisation du transport direct des lettres par l'administration du chemin de fer, un complément apporté au service des postes, et ce au profit exclusif du trésor, puisque le *minimum* de la taxe, pour les expéditions faites par railway, correspond au double et même, dans certains cas, au quadruple de ce que l'on paye pour affranchir une lettre simple.

Ces considérations ont dicté le premier paragraphe de l'art. 33 du projet, en vertu duquel l'administration du chemin de fer est autorisée à accepter, comme colis de marchandise, toute lettre simple.

Le second paragraphe du même article, fondé sur les motifs que je vais donner, accorde au public le droit de renfermer une lettre, mais une seule pour chaque expédition, dans les colis de marchandises, ce qui constitue une autre dérogation à la législation existante.

Sans aucun doute on pourrait très-bien adopter le principe de transporter, comme colis, des lettres simples par le chemin de fer, sans, pour cela, admettre que des expéditions de marchandises puissent renfermer une lettre quelconque. Cependant, dans l'opinion du Gouvernement, cette dernière disposition est encore bien plus nécessaire que la première et doit être plutôt favorable que nuisible au trésor.

D'abord il est à remarquer que, au taux auquel s'expédie aujourd'hui une lettre simple par la poste, le public n'a plus, à beaucoup près, autant d'intérêt que par le passé, à frauder la taxe.

D'autre part, il est certain aussi que ce n'est pas à l'occasion de l'envoi d'une lettre, qu'on expédiera un colis quelconque, puisqu'il en coûte moins cher d'envoyer une lettre par la poste que par le chemin de fer et que, d'ailleurs, la lettre elle-même, sans qu'elle soit jointe à aucun colis, pourra partir comme article de petites marchandises.

Mais ce qui arrive très-souvent, c'est qu'une lettre doive être écrite à l'occasion de l'envoi d'un colis, soit pour adresser la facture au destinataire, soit pour lui communiquer une indication ou une explication quelconque, au sujet de l'objet expédié. Si, maintenant, indépendamment des frais de transport d'un colis, on doit encore payer le port d'une lettre, alors que celle-ci n'a trait qu'à l'expédition de la marchandise, ce sera évidemment comme si le péage du colis avait été majoré de toute la valeur du port de la lettre, c'est-à-dire que, dans bien des cas, cette surtaxe représentera 50 p. % du prix fixé par le tarif n° 1 des petites marchandises. Or, nous avons posé un principe qui, je pense, ne sera pas contesté, c'est que le nombre de petits colis qui s'expédient par le chemin de fer, s'accroît en raison même de la modération des prix de transport; de manière que, si l'on veut ne pas agir diamétralement en sens inverse de ce principe, on ne doit pas obliger le public à ne transmettre, que par la poste, les factures ou les lettres d'envoi des expéditions, mais qu'il faut, au contraire, à cet égard, dans l'intérêt des transactions, et même dans l'intérêt des recettes, accorder franchement aux expéditeurs un droit que beaucoup d'entre eux d'ailleurs s'arrogent, sans qu'il soit toujours possible de les en empêcher.

II. INTERDICTION DU GROUPEMENT DES LETTRES OU DES COLIS ADRESSÉS A DES DESTINATAIRES DIFFÉRENTS.

L'art. 56 du projet de loi porte que, sauf ce qui concerne les relations internationales, il est défendu de réunir plusieurs colis ou plusieurs lettres sous un même emballage ou sous une même enveloppe, en vue de bénéficier sur le transport et la remise aux destinataires de colis ou lettres ainsi groupés.

En d'autres termes, pour toutes les relations de l'intérieur, le *mode actuel d'intervention* des commissionnaires et des messagistes, dans les transports de petites marchandises surtout, est, légalement du moins, rendu impossible.

Je dis le mode actuel d'intervention, car on sait que c'est en réunissant des colis de tout poids pour en faire une seule expédition, que les messagistes font à l'État, à l'aide du chemin de fer même, une concurrence contre laquelle le Gouvernement, dans la situation présente des choses, chercherait en vain à lutter.

Sans aucun doute les transports n'en sont pas moins effectués par le chemin de fer; mais ils ne s'y présentent, pour tout ce qui vient par l'intermédiaire des messagistes, que dans des conditions qui enlèvent à l'administration une partie considérable de la recette possible, partie qui forme presque entièrement le bénéfice que réalisent les commissionnaires.

Ainsi, même dans le système de tarification que consacre le projet de loi ⁽¹⁾, les

(1) Sous le régime en vigueur, les avantages offerts aux messagistes sont encore bien plus

messagistes seraient en position de tirer un grand parti de ce fait, que les expéditions ne peuvent pas être assujetties à un tarif dont les prix seraient exactement proportionnels aux poids, puisqu'alors la taxe des petits colis deviendrait absolument insignifiante. Or, ce fait de toute absence de proportionnalité entre les prix et les poids, étant inévitable, il serait toujours possible, hors le cas d'interdiction à prononcer par la loi, de former, par la réunion de plusieurs colis ayant la même localité pour lieu de destination, une seule expédition, dont le prix de transport serait considérablement moindre que la somme des péages que l'État percevrait, si les colis, ainsi groupés, étaient présentés chacun séparément.

Supposons, par exemple, que 10 colis, pesant moyennement 15 kilogrammes chacun, doivent être expédiés de Bruxelles pour Anvers; chacun de ces colis, s'il était inscrit isolément, payerait moyennement 58 centimes, ce qui fait, pour les 10 colis ensemble, une recette de fr. 5 80

Si, au contraire, on réunit ces colis en une seule expédition, pesant ainsi 150 kilogrammes, la taxe perçue sera de fr. 1 95

Soit une différence dans la recette de fr. 3 85

Le Gouvernement s'est demandé s'il y avait lieu de maintenir un état de choses qui, sans être bien profitable au public, était si préjudiciable au trésor. Après avoir mûrement examiné les divers côtés de la question, il est resté pénétré de la conviction qu'il n'existait, dans l'espèce, aucune considération qui pût faire prévaloir l'intérêt privé sur l'intérêt général.

Le chemin de fer de l'État est une création toute nationale. Exécutée et exploitée en vue des avantages du plus grand nombre, cette voie de communication, qui pèse, par l'intérêt des capitaux de son établissement et par ses dépenses annuelles de service, sur la généralité des contribuables, doit nécessairement être administrée de manière à produire au pays la plus grande somme possible de bienfaits. Considéré comme un grand service public, on peut admettre que notre railway se distingue entre tous autres, par la modération de ses prix de transport, modération qui, favorisant le commerce et l'industrie de nos diverses provinces, porte directement ou indirectement son action favorable sur toutes les parties du royaume. A ce prix, il est vrai, toutefois, à ce prix seulement, on peut consentir à ce que le chemin de fer ne fournisse qu'un revenu inférieur à celui qu'il peut produire, mais hors de là il ne peut être douteux un seul instant que, pour un système donné d'exploitation, l'on ne doive chercher à obtenir la plus grande somme possible de recettes que ce système est susceptible de procurer.

Or, il est évident que l'intervention des messagistes ne se paye que par des sommes distraites, indirectement, des produits qui doivent revenir à l'État, en raison des transports qu'il effectue. Dès lors il importe de fermer l'issue par laquelle s'échappe, au profit de quelques personnes, une partie de nos ressources réalisables, et le seul moyen efficace qu'on puisse adopter à cet effet, c'est d'interdire, sous des peines sévères, le groupement des colis.

considérables qu'ils ne le seraient dans le système nouveau, puisque le groupement des colis atteint aujourd'hui très-facilement le *minimum* du poids admis à la petite vitesse.

Je sais bien que la suppression de l'intermédiaire des messagistes, pour les expéditions à l'intérieur, imposera au Gouvernement l'obligation de veiller, plus que jamais, à ce que les services de transport et de remise à domicile s'effectuent, sur tous les points du réseau, avec la plus grande régularité et le plus de célérité possible; aussi me propose-je d'arrêter diverses mesures administratives qui auront pour objet d'atteindre ce résultat. L'une de ces mesures, destinée à appeler le contrôle du public, en même temps que celui de l'administration supérieure, sur la marche du service, consistera dans l'apposition sur les colis, d'un bulletin qui indiquera tout à la fois le moment de l'inscription au bureau de l'expédition, celui du départ, et enfin celui de l'arrivée à la station de destination. Le livre de factage sur lequel seront transcrites les mêmes indications, désignera, de plus, le moment précis de la remise à domicile, de manière qu'il sera toujours possible de reconnaître, en cas de retard dans ladite remise, les causes de ce retard.

De cette manière la responsabilité de chacun des agents que la chose concerne, sera directement engagée, et chacun aussi alors, je n'en doute point, s'empressera d'apporter, dans l'accomplissement de ses devoirs, tout le zèle et la ponctualité nécessaires, convaincu qu'il sera d'ailleurs que toute négligence de sa part serait immédiatement connue et sévèrement punie.

C. CRÉATION D'AFFLUENTS AU CHEMIN DE FER DE L'ÉTAT.

Art. 39 du projet
de loi.

L'art. 39 du projet de loi autorise le Gouvernement à organiser des services d'affluents au chemin de fer, pour le transport des voyageurs, des marchandises et des dépêches.

Le Gouvernement a cru opportun de rattacher au projet de loi des dispositions qui ont pour objet d'introduire dans les transports, si pas une innovation, du moins le principe d'une amélioration depuis longtemps réclamée, et dont l'utilité ne peut manquer d'être appréciée.

Dans l'état actuel des choses, le chemin de fer ne dessert, en général, que les localités qu'il traverse; quelques centres de population, situés en dehors du railway, y sont rattachés par des services de messageries, mais il n'existe pas, jusqu'à présent, de relations assurées, faciles et économiques, entre tous les points importants de l'intérieur du pays et le chemin de fer.

Depuis longtemps déjà, on a compris tous les avantages qu'offriraient au commerce et à l'industrie, des correspondances régulières avec le chemin de fer et l'influence favorable qu'elles exerceraient sur le développement des transports et des produits.

En Prusse et, en général, dans toute l'Allemagne ainsi qu'en Russie, un service analogue est organisé sur une vaste échelle et fonctionne avec une grande régularité.

L'art. 39 du projet de loi pose le principe de la création de services affluents.

Ces services seraient concédés pour un temps déterminé, moyennant perception de péages. On pourrait utiliser, à cet effet, les services de transport des dépêches et les combiner avec les transports des voyageurs et des marchandises.

Peut-être le Gouvernement parviendrait-il ainsi, sans charge nouvelle pour le

trésor, à conserver l'institution de la poste aux chevaux, dont l'utilité n'est pas toujours assez appréciée, tant au point de vue du développement de l'agriculture que sous le rapport des services que cette institution peut être appelée à rendre au pays dans des circonstances imprévues.

Je terminerai ici, Messieurs, la seconde partie du présent Exposé, dans laquelle je n'ai discuté que les articles fondamentaux du projet de loi. Quant aux dispositions auxquelles ont trait les autres articles, j'ai jugé inutile de les examiner en détail, attendu que, généralement, les unes ne sont que la conséquence de principes développés, et que les autres ne sont que la reproduction de stipulations en vigueur depuis longtemps déjà et à l'égard desquelles il ne peut y avoir lieu à contestation.

Le Ministre des Travaux Publics,

EM. VAN HOOREBEKE.

(74)

PROJET DE LOI.

LÉOPOLD, ROI DES BELGES, etc.

A tous présents et à venir, salut.

Sur la proposition de Notre Ministre des Travaux Publics,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Travaux Publics présentera, en Notre nom, à la Chambre des Représentants, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE PREMIER.

A partir du premier jour du deuxième mois qui suivra la date de la publication de la présente loi, et jusqu'à disposition législative ultérieure, le transport sur les chemins de fer de l'Etat, des marchandises, des finances et valeurs, des équipages et des animaux, aura lieu aux prix et conditions ci-après.

CHAPITRE PREMIER.

DES PRIX ET DES CONDITIONS PARTICULIÈRES DES TRANSPORTS.

PREMIÈRE SECTION.

Transports de marchandises.

(Tarifs n° 1 et 2.)

ART. 2.

Les expéditions ordinaires de marchandises par le chemin de fer de l'Etat, se divisent en *petites* et en *grosses* marchandises, et sont considérées comme telles, selon que leur poids taxé ne dépasse pas ou bien dépasse la limite de 400 kilogrammes. Leur transport s'effectue, respectivement, aux prix des tarifs n° 1 et 2, annexés à la présente loi. Néanmoins les expéditeurs auront la faculté de réclamer, moyennant l'application du tarif n° 1, le transport de colis de tout poids, aux conditions déterminées pour le service des petites marchandises.

ART. 3.

Le prix de transport des *petites marchandises* (tarif n° 1), se compose : 1° d'une taxe fixe, qui sera de 4 centimes par 10 kilogrammes, sans qu'elle puisse être inférieure à 40 centimes; et 2° d'une taxe variable établie à raison de 1 centime par 10 kilogrammes et par lieue.

Ces taxes seront appliquées par unité de 10 kilogrammes, en négligeant toute fraction de cette unité jusqu'à concurrence de 2 kilogrammes, pour les colis de moins de 100 kilogrammes, et jusqu'à concurrence de 3 kilogrammes pour les expéditions de plus de 100 kilogrammes ; toute fraction supérieure, respectivement à 2 et à 3 kilogrammes, sera comptée pour 10 kilogrammes.

Les colis de 2 kilogrammes et au-dessous ne seront assujettis qu'à la taxe uniforme de 40 centimes pour tout parcours.

Le prix de transport, établi comme il vient d'être dit, comprend le chargement et le déchargement, ainsi que la remise à domicile : néanmoins il ne sera rien décompté de la taxe pour les petites marchandises qui seraient expédiées *bureau restant*, ou en destination de localités où le camionnage n'est pas organisé.

Dans le cas où la prise à domicile de petites marchandises soit opérée par les soins de l'administration, ce transport en dehors du chemin de fer, sera payé à raison de 25 centimes par quintal, toute fraction de quintal comptant pour 100 kilogrammes : en conséquence le *minimum* de la taxe, pour la prise à domicile, sera de 25 centimes par expédition.

ART. 4.

Les *grosses marchandises*, sous le rapport des péages, sont rangées en trois classes, déterminées comme suit :

1^{re} CLASSE.

Toute marchandise non désignée dans les deux autres classes.

2^e CLASSE.

Alquifoux. — Argile. — Asphalte. — Bandages de roues. — Bière en futs. — Bitume. — Bois à brûler. — Bois de construction et de houillère. — Bois de teinture en bûches. — Brai. — Carreaux en terre cuite, en pierres de Basècles et autres. — Chaux à bâtir. — Chevrons. — Chicorée. — Chiffons. — Ciment. — Clavettes pour rails. — Clous. — Coins en bois de chêne. — Cordages vieux. — Cornes non ouvrées. — Couperose. — Coussinets. — Craie. — Cuirs secs ou salés. — Dégras de peau. — Étoupes en sacs. — Farine. — Fécule indigène. — Fer blanc. — Fers en barres, laminés ou étirés (à l'exception du fil de fer). — Fonte moulée. — Graines oléagineuses. — Graisse. — Légumes secs (à l'exception des betteraves et des pommes de terre). — Locomotive montée. — Madriers. — Manganèse. — Marbres en blocs. — Marne. — Merrains. — Meules. — Meulières. — Mine de plomb. — Mitraille. — Nitrate de soude et de potasse. — Noir animal. — Noir d'os. — Ocre. — Os concassés. — Perches. — Pierres de taille. — Poterie de grès. — Rails. — Sel brut. — Sels de soude et de potasse. — Son et déchets de farine. — Soude. — Tôles. — Tourteaux. — Tuiles. — Verres cassés et verres à vitres en caisse. — Voitures roulant sur leurs essieux.

3^e CLASSE.

Ardoises. — Betteraves. — Briques. — Cailloux. — Castines. — Cendres. — Céréales en général. — Chaux pour engrais. — Coke. — Déchets de coton. — Engrais. — Fonte brute. — Fumier. — Gravier. — Houille. — Minerais. — Moëllons. — Pavés. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pierres brutes. — Plâtre. — Pommes de terre. — Sable. — Tourbe.

ART. 5.

Il est dérogé aux conditions de classification générale des expéditions de marchandises, en ce qui concerne les trois dispositions suivantes :

a. Les grosses marchandises en exportation ou en transit sont toujours, quelle que soit leur nature, taxées comme marchandises de la 3^e classe;

b. Lorsqu'une même expédition contiendra des marchandises de diverses classes, on appliquera, au poids total, le prix de la classe la plus élevée de celles auxquelles appartiennent les objets que renferme cette expédition;

c. Le poisson frais, bien qu'expédié aux conditions de transport des petites marchandises, ne payera cependant que le prix fixé pour les grosses marchandises de la 1^{re} classe.

ART. 6.

Le prix de transport des grosses marchandises, sous réserve de l'exception mentionnée à l'article suivant, se composera : 1^o d'une *taxe variable*, établie comme suit :

Pour la 1 ^{re} classe, fr.	0 03	par quintal (100 ^k) et par lieue.
Id. 2 ^e » . . .	0 04	id. id.
Id. 3 ^e » . . .	0 03	id. id.

Et 2^o d'une *taxe fixe ordinaire*, savoir :

Pour la 1 ^{re} classe. . . fr.	0 15	par quintal.
Id. 2 ^e » . . .	0 12	id.
Id. 3 ^e » . . .	0 09	id.

En cas de *chargement* et de *déchargement*, ou même d'une seule de ces deux opérations, par les ouvriers de l'administration, le prix ci-dessus sera majoré, savoir :

Pour la 1 ^{re} classe de . . fr.	0 10	par quintal.
Id. 2 ^e » . . .	0 08	id.
Id. 3 ^e » . . .	0 06	id.

Enfin, lorsque la *remise* ou la *prise à domicile* aura lieu par les soins de l'administration, chacun de ces deux transports se payera, savoir :

Pour la 1 ^{re} classe. . . fr.	0 25	par quintal.
Id. 2 ^e » . . .	0 20	id.
Id. 3 ^e » . . .	0 15	id.

Les taxes diverses, indiquées ci-dessus, seront appliquées par unité de 100 kilogrammes : toute fraction de quintal qui ne dépassera pas 5 kilogrammes sera négligée, et toute fraction de plus de 5 kilogrammes comptée pour un quintal.

ART. 7.

Il est fait exception aux dispositions de l'article précédent, en ce qui concerne les transports de produits appartenant à la 5^e classe des marchandises, qui seraient expédiés par charge complète de waggon. A l'égard de ces transports, la *taxe variable* et la *taxe fixe ordinaire* seront remplacées, pour les parcours de 4, de 3 et de 2 lieues, par un péage unique de fr. 0.50 par tonne et par lieue, tout parcours de moins de 2 lieues comptant pour deux lieues.

ART. 8.

Les marchandises en vrac ou non susceptibles d'être chargées avec d'autres, seront taxées par charge complète de wagon, savoir au *minimum* de 4,000 kilogrammes si l'expédition n'atteint pas le poids de 4 tonnes, et pour le poids réel, si la charge dépasse 4 tonnes.

ART. 9.

Pour les expéditions comportant la charge de plus de 3 wagons, l'expéditeur est tenu de prendre inscription 48 heures, au moins, à l'avance, pour le nombre de wagons qui lui est nécessaire, et de consigner, au moment de l'inscription, une somme représentant un prix de 5 francs par wagon.

Si, au jour convenu, la marchandise n'est pas rendue à la station de départ, l'administration pourra disposer du matériel et retiendra, au profit de l'État, à titre d'indemnité, la somme consignée lors de l'inscription.

ART. 10.

Le Gouvernement est autorisé à accorder un *abonnement* à tout expéditeur qui s'engagera, pour une période à déterminer, à effectuer des transports réguliers de marchandises appartenant exclusivement à la 3^e classe.

Le prix de cet abonnement sera composé :

1^o Des frais de location du matériel, à raison de fr. 4.50 par jour et par wagon,

Et 2^o des frais de transport perçus à raison de 3 centimes par quintal-lieue, retour à vide compris. La *taxe variable* sera appliquée conformément à ce qui est stipulé au dernier paragraphe de l'art. 6.

Les expéditeurs pourront, dans certaines circonstances, être autorisés par disposition ministérielle, et ce, aux conditions qui seront stipulées ultérieurement, à employer leurs propres wagons aux transports sur les chemins de fer de

l'État. Dans ce cas, il sera accordé aux expéditeurs, sur les prix de transport, une remise dont les bases seront déterminées par le Ministre des Travaux Publics.

DEUXIÈME SECTION.

Transports de finances et d'objets déclarés à la valeur.

(**Tarif n° 3.**)

ART. 11.

Le numéraire, l'or et l'argent en lingots et les objets déclarés à la valeur, sont expédiés aux mêmes conditions de transport et de remise à domicile que les *petites marchandises*.

ART. 12.

Le prix de transport se payera au tarif n° 3 et se composera :

1° D'une taxe *au colis*, égale à celle fixée par le tarif n° 1, pour les petites marchandises;

Et 2° d'une taxe *à la valeur*, perçue à raison de 5 centimes par valeur de 100 francs, toute fraction de centaine étant comptée pour 100 francs.

TROISIÈME SECTION.

Transports d'équipages.

(**Tarif n° 4.**)

ART. 13.

Les équipages sont, au gré de l'expéditeur, transportés soit par le premier convoi de voyageurs, soit par le premier train mixte ou de marchandises, partant après que l'embarquement de ces équipages a été opéré. Ces deux modes d'expédition sont nommés, respectivement, transport de première et transport de deuxième classe; ils sont régis par le tarif n° 4 annexé à la présente loi.

ART. 14.

Le prix de transport de première classe, pour les équipages à 2 et à 4 roues, est composé :

1° D'une taxe *fixe* de 6 francs par voiture, comprenant les frais de chargement et de déchargement; et 2° d'une taxe *variable*, perçue à raison de 3 francs par lieue, pour chaque équipage.

Pour les transports de deuxième classe, la taxe *fixe* est réduite à fr. 4.50 par voiture et la taxe *variable* à fr. 2.25 par lieue.

ART. 15.

Les voyageurs transportés dans leurs équipages sont astreints au paiement d'un coupon de première classe; s'ils se placent dans les voitures du convoi, ils payent conformément au tarif des voyageurs.

QUATRIEME SECTION.

Transports d'animaux.

(Tarif n° 5.)

ART. 16.

Les transports d'animaux seront taxés au tarif n° 5, d'après les bases suivantes :

CATÉGORIES D'EXPÉDITION.	TRANSPORTS effectués A PLUS DE 10 LIEUES.		PRIX UNIQUE, par lieue, pour les trans- ports à 10 lieues, et au- dessus.
	Frais FIXES.	Frais VARIABLES par lieue.	
A. Pour 1 cheval, 1 ou 2 bœufs ou vaches, 1 à 5 porcs ou veaux, 1 à 10 moutons.	Fr. c. 3 00	Fr. c. " 60	Fr. c. " 90
B. Pour 2 chevaux, 3 ou 4 bœufs ou vaches, 6 à 10 porcs ou veaux, 11 à 20 moutons.	4 30	" 90	1 33
C. Pour 3 chevaux, 5 ou 6 bœufs ou vaches, ou un waggon de petit bétail	6 00	1 20	1 80
D. Chiens, par tête et par lieue.....	"	" 15	" 15

ART. 17.

Les conducteurs de chevaux et de bétail ne payeront leur place qu'au retour. Il n'est admis qu'un conducteur par waggon.

ART. 18.

Le petit bétail présenté au transport dans des paniers ou sacs convenablement fermés, peut être expédié, pour autant que le poids du colis ne dépasse pas 100 kilogrammes, aux prix fixés par l'art. 3 pour les transports de petites marchandises. Toutefois l'administration ne se charge pas de la remise à domicile de ces expéditions.

CHAPITRE II.

DES CONDITIONS EXCEPTIONNELLES DE CERTAINS TRANSPORTS, ET DES
RÉDUCTIONS DE PRIX.

ART. 19.

Les expéditions dont le volume, mesuré d'après le parallépipède rectangle circonscrit, présente un poids moindre que celui correspondant à 400 kilogrammes par mètre cube, seront taxées d'après leur volume. Le prix de transport sera

perçu dans la proportion susindiquée de 400 kilogrammes par mètre cube, sans que la taxe puisse dépasser celle à payer pour une charge de 4,000 kilogrammes.

Il est fait exception à la disposition ci-dessus, en faveur des houblons, laines brutes et colis vides en retour, qui sont taxés au poids réel.

L'administration pourra toujours appliquer, à son choix, la taxe au poids réel ou la taxe au volume.

Les marchandises encombrantes, dont les dimensions ne peuvent être déterminées au cubage, payent le double de la taxe au poids réel.

ART. 20.

Tout transport d'objets qui, par leurs formes et leurs dimensions, nécessitent l'emploi exclusif d'un ou de plusieurs waggon, paye pour la charge complète de chaque wagon employé, savoir : au *minimum* de 4,000 kilogrammes si le poids est inférieur à 4 tonnes, et pour la charge réelle, si le poids dépasse 4 tonnes.

ART. 21.

Le transport d'objets dangereux, de grand poids ou de grande dimension, ou nécessitant l'emploi d'un matériel spécial, n'est pas obligatoire.

Les conditions et les prix, tant pour le transport que pour le chargement, le déchargement, la prise et la remise à domicile, sont réglés, de gré à gré, entre l'administration et l'expéditeur.

ART. 22.

Le Gouvernement est autorisé, dans des circonstances exceptionnelles, ou en vue d'un accroissement de recettes, à accorder des réductions de taxe qui ne pourront, toutefois, excéder 50 p. % du prix total de transport au taux normal. Il rend compte, annuellement, à la Législature, de l'usage qu'il a fait de cette faculté.

ART. 23.

Le Gouvernement pourra également opérer, à prix réduit, les transports à effectuer pour compte des divers Départements ministériels.

Le transport des objets appartenant au service d'exploitation du chemin de fer de l'État se fait gratuitement.

ART. 24.

Le Gouvernement est autorisé à régler les conditions et tarifs pour les relations internationales, pour celles à établir du chef des services de transport en correspondance avec le chemin de fer de l'État, comme aussi pour les transports qui s'opèrent sur les voies de raccordement reliant des établissements industriels au railway de l'État.

CHAPITRE III.

DE LA PRISE ET DE LA REMISE A DOMICILE, DU CHARGEMENT
ET DÉCHARGEMENT ET DU MAGASINAGE.

ART. 25.

Dans les localités où le camionnage est organisé, la prise et la remise à domicile peuvent être demandées par l'expéditeur, sauf en ce qui concerne les équipages, les animaux, les objets encombrants et les grosses marchandises de la 3^e classe, lorsque ces dernières s'expédient par charge complète de waggon.

L'indication des localités où le camionnage est organisé, sera l'objet d'un tableau qui sera publié en même temps que la présente loi : les changements qui seraient apportés ultérieurement à ce tableau seront, successivement, insérés au *Moniteur belge*.

ART. 26.

Les marchandises de toute catégorie, expédiées *bureau restant*, doivent être enlevées de la station de destination dans le délai de 24 heures après la signification de l'avis qui en sera donné au destinataire. Passé ce délai, il sera perçu un droit de magasinage fixé ainsi qu'il suit :

A. Pour les petites marchandises, par expédition et	
par jour	fr. 0 50
B. Pour les grosses marchandises, savoir :	
Marchandises non déchargées, par waggon et par	
jour	5 00
Marchandises déchargées, par quintal ou fraction	
de quintal et par jour.	0 05

Cette dernière taxe ne pourra être inférieure à 50 centimes par jour.

L'administration pourra, en outre, en cas d'encombrement, faire décharger les marchandises en deans les 24 heures de la remise de l'avis, et, au besoin, les faire transporter à domicile, aux frais, risques et périls du destinataire.

ART. 27.

Dans quelque station que ce soit, les opérations de chargement et de déchargement ne sont pas obligatoires pour l'administration, lorsqu'il s'agit de grosses marchandises de 3^e classe, expédiées par charge complète de waggon.

ART. 28.

Lorsque le lieu de départ ou de destination est l'une des stations secondaires ou haltes où il n'y a pas de voie d'évitement, l'administration n'est pas tenue d'accepter au transport,

des colis de plus de 500 kilogrammes, ni aucune expédition dont le chargement ou le déchargement serait de nature à entraver la marche du service.

CHAPITRE IV.

DISPOSITIONS DIVERSES.

ART. 29.

Les bases des prix fixés par la présente loi seront, en ce qui concerne les distances légales de transport, appliquées de lieue en lieue. Le tableau de ces distances sera dressé d'après celui qui a été arrêté par disposition royale du 25 mai 1851, pour le service des voyageurs, en comptant, en outre, pour 1 lieue, la longueur du raccordement qui établit, par le boulevard de Bruxelles, une communication entre la ligne du Nord et celle du Midi.

Dans la formation du tableau de distances, applicable au transport des marchandises, on négligera les fractions de lieue de 1 et de 2 kilomètres, et on comptera pour 1 lieue les fractions de 4 et de 5 kilomètres.

Néanmoins tout parcours de moins de 10 kilomètres sera compté pour 2 lieues.

ART. 30.

Les prix fixés par la présente loi ne comprennent ni les droits d'octroi, ni les frais résultant des déclarations en douane. Les sommes déboursées de ce chef par l'administration seront portées en compte, séparément, au destinataire.

ART. 31.

Les déboursés ne sont pas obligatoires.

Les déboursés et avances de plus de 5 francs sont assujettis à une taxe de 1 p. %, sans que cette taxe puisse être inférieure à 25 centimes. Il en est de même des remboursements payés sur avis.

Il ne sera payé aucune taxe spéciale lorsque les déboursés n'excéderont pas 5 francs.

Le transport éventuel des sommes de remboursement est soumis à la taxe et aux conditions du transport des finances et valeurs (art. 11 et 12).

ART. 32.

En cas de perte de colis expédiés comme petites marchandises et non déclarés à la valeur, l'indemnité à payer à l'expéditeur est calculée à raison de 4 francs par kilogramme manquant. Pour les autres cas de perte ou d'avarie, l'administration reste soumise aux dispositions générales de la législation en vigueur.

ART. 33.

Les objets trouvés dans les voitures du chemin de fer, dans les stations ou sur les railways de l'État, comme aussi les colis qui restent déposés dans les bureaux de l'administration pendant plus de 6 mois, sont vendus au profit du trésor et à l'intervention des agents de l'administration de l'enregistrement et des domaines.

ART. 34.

Le transport par convoi de voyageurs, de matières inflammables ou de colis dont l'enveloppe peut occasionner un incendie, est défendu.

Le transport de la poudre à tirer, de la paille et du foin en bottes ou en tas, ne peut, d'aucune manière, avoir lieu par le chemin de fer.

ART. 35.

Par dérogation aux dispositions du décret du 27 prairial an IX, toute lettre simple pourra être expédiée par le chemin de fer de l'État, aux prix et conditions de transport d'un colis de petite marchandise.

Les colis de marchandise pourront aussi renfermer une lettre, pourvu, bien entendu, qu'il n'y en ait qu'une seule par expédition.

ART. 36.

Il est défendu de réunir plusieurs colis ou plusieurs lettres sous un même emballage ou sous une même enveloppe, en vue de bénéficier sur le transport et la remise aux destinataires, de colis ou lettres ainsi groupés.

Toute expédition qui se trouverait dans les conditions de contravention susmentionnées, constitue un transport en fraude.

Les dispositions du présent article ne sont pas applicables aux transports internationaux.

ART. 37.

L'administration est autorisée à exiger, soit au départ, soit à l'arrivée, l'ouverture des colis qui seraient présumés contenir plusieurs lettres ou articles en fraude, des objets dont le transport est prohibé, des matières nuisibles ou dangereuses, ou enfin des marchandises autres que celles indiquées dans la déclaration.

ART. 38.

Toute fausse déclaration ou toute contravention aux dispositions de la présente loi, est constatée par procès-verbal d'agents de l'administration du chemin de fer ou autres, ayant qualité à cet effet, et sera punie d'une amende de 200 francs, sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application d'autres peines prévues, soit par le Code pénal, soit par des lois spéciales. Les délinquants pourront, en outre, être condamnés à des

dommages-intérêts, soit envers l'État, soit envers des particuliers, lorsqu'il sera résulté, du fait poursuivi, un dommage quelconque, par suite d'accident ou de toute autre cause.

Dans tous les cas, les taxes fraudées devront être acquittées.

ART. 39.

Le Gouvernement est autorisé à organiser des services d'affluents au chemin de fer, pour le transport des voyageurs, des marchandises et des dépêches.

Il pourra concéder l'exploitation de ces services par voie de péages.

Les dépenses auxquelles l'exploitation de ces services pourra donner lieu seront imputées sur le crédit affecté aux transports du service des postes.

ART. 40.

Le Gouvernement est également autorisé à introduire, par arrêté royal, dans les lois postales, les modifications nécessaires, pour mettre leurs dispositions en harmonie avec celles de la présente loi, quant aux prix et à la limite du poids des transports à effectuer, soit par la poste exclusivement, soit par les services combinés de la poste et du chemin de fer.

ART. 41.

Les compagnies auxquelles sont concédés des chemins de fer en Belgique, sont autorisées à appliquer sur leurs lignes, pour les expéditions qui s'effectuent soit entre les stations de l'une de ces compagnies et celles d'une autre compagnie, soit entre les stations concédées et celles de l'État, les tarifs consacrés par la présente loi pour les transports sur le réseau de l'État.

ART. 42.

Un livret réglementaire, arrêté par le Ministre des Travaux Publics, déterminera les mesures complémentaires d'application de la présente loi.

Donné à Laeken, le 24 janvier 1882.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

EM. VAN HOOREBEKE.

PETITES MARCHANDISES. — TARIF N° 1.

Obligatoire pour toute expédition dont le poids taxé n'excède pas
400 kilogrammes.

DISTANCES Miles de transport.	PRIX DE TRANSPORT LORSQUE LE POIDS DES COLIS EST INFÉRIEUR A UN QUINTAL (100 kilogr.) SAVOIR :										PRIX DE TRANSPORT lorsque le poids des colis atteint ou dépasse un quintal.	
	2 KILOG. et au-dessous.	10 KILOGR.	20 KILOGR.	30 KILOGR.	40 KILOGR.	50 KILOGR.	60 KILOGR.	70 KILOGR.	80 KILOGR.	90 KILOGR.	Pour chaque quintal (100 kilogrammes.)	Pour chaque 10 ^e de quintal (10 kilogrammes)
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Lieues.												
2	» 40	» 42	» 44	» 46	» 48	» 50	» 52	» 54	» 56	» 58	» 60	» 66
3	» 40	» 43	» 46	» 49	» 52	» 55	» 58	» 61	» 64	» 67	» 70	» 67
4	» 40	» 44	» 48	» 52	» 56	» 60	» 64	» 68	» 72	» 76	» 80	» 68
5	» 40	» 45	» 50	» 55	» 60	» 65	» 70	» 75	» 80	» 85	» 90	» 69
6	» 40	» 46	» 52	» 58	» 64	» 70	» 76	» 82	» 88	» 94	1 00	» 10
7	» 40	» 47	» 54	» 61	» 68	» 75	» 82	» 89	» 96	1 03	1 10	» 11
8	» 40	» 48	» 56	» 64	» 72	» 80	» 88	» 96	1 04	1 12	1 20	» 12
9	» 40	» 49	» 58	» 67	» 76	» 85	» 94	1 03	1 12	1 21	1 30	» 13
10	» 40	» 50	» 60	» 70	» 80	» 90	1 00	1 10	1 20	1 30	1 40	» 14
11	» 40	» 51	» 62	» 73	» 84	» 95	1 06	1 17	1 28	1 39	1 50	» 15
12	» 40	» 52	» 64	» 76	» 88	1 00	1 12	1 24	1 36	1 48	1 60	» 16
13	» 40	» 53	» 66	» 79	» 92	1 05	1 18	1 31	1 44	1 57	1 70	» 17
14	» 40	» 54	» 68	» 82	» 96	1 10	1 24	1 38	1 52	1 66	1 80	» 18
15	» 40	» 55	» 70	» 85	1 00	1 15	1 30	1 45	1 60	1 75	1 90	» 19
16	» 40	» 56	» 72	» 88	1 04	1 20	1 36	1 52	1 68	1 84	2 00	» 20
17	» 40	» 57	» 74	» 91	1 08	1 25	1 42	1 59	1 76	1 93	2 10	» 21
18	» 40	» 58	» 76	» 94	1 12	1 30	1 48	1 66	1 84	2 02	2 20	» 22
19	» 40	» 59	» 78	» 97	1 16	1 35	1 54	1 73	1 92	2 11	2 30	» 23
20	» 40	» 60	» 80	1 00	1 20	1 40	1 60	1 80	2 00	2 20	2 40	» 24
21	» 40	» 61	» 82	1 03	1 24	1 45	1 66	1 87	2 08	2 29	2 50	» 25
22	» 40	» 62	» 84	1 06	1 28	1 50	1 72	1 94	2 16	2 38	2 60	» 26
23	» 40	» 63	» 86	1 09	1 32	1 55	1 78	2 01	2 24	2 47	2 70	» 27
24	» 40	» 64	» 88	1 12	1 36	1 60	1 84	2 08	2 32	2 56	2 90	» 28
25	» 40	» 65	» 90	1 15	1 40	1 65	1 90	2 15	2 40	2 65	2 90	» 29
26	» 40	» 66	» 92	1 18	1 44	1 70	1 96	2 22	2 48	2 74	3 00	» 30
27	» 40	» 67	» 94	1 21	1 48	1 75	2 02	2 29	2 56	2 83	3 10	» 31
28	» 40	» 68	» 96	1 24	1 52	1 80	2 08	2 36	2 64	2 92	3 20	» 32
29	» 40	» 69	» 98	1 27	1 56	1 85	2 11	2 43	2 72	3 01	3 30	» 33
30	» 40	» 70	1 00	1 30	1 60	1 90	2 20	2 50	2 80	3 10	3 40	» 34
31	» 40	» 71	1 02	1 33	1 64	1 95	2 26	2 57	2 88	3 19	3 50	» 35
32	» 40	» 72	1 04	1 36	1 68	2 00	2 32	2 64	2 96	3 28	3 60	» 36
33	» 40	» 73	1 06	1 39	1 72	2 05	2 38	2 71	3 04	3 37	3 70	» 37
34	» 40	» 74	1 08	1 42	1 76	2 10	2 44	2 78	3 12	3 46	3 80	» 38
35	» 40	» 75	1 10	1 45	1 80	2 15	2 50	2 85	3 20	3 55	3 90	» 39
36	» 40	» 76	1 12	1 48	1 84	2 20	2 56	2 92	3 28	3 64	4 00	» 40
37	» 40	» 77	1 14	1 51	1 88	2 25	2 62	2 99	3 36	3 73	4 10	» 41
38	» 40	» 78	1 16	1 54	1 92	2 30	2 68	3 06	3 44	3 82	4 20	» 42
39	» 40	» 79	1 18	1 57	1 96	2 35	2 74	3 13	3 52	3 91	4 30	» 43
40	» 40	» 80	1 20	1 60	2 00	2 40	2 80	3 20	3 60	4 00	4 40	» 44
41	» 40	» 81	1 22	1 63	2 04	2 45	2 86	3 27	3 68	4 09	4 50	» 45
42	» 40	» 82	1 24	1 66	2 08	2 50	2 92	3 34	3 76	4 18	4 60	» 46
43	» 40	» 83	1 26	1 69	2 12	2 55	2 98	3 41	3 84	4 27	4 70	» 47
44	» 40	» 84	1 28	1 72	2 16	2 60	3 04	3 48	3 92	4 36	4 80	» 48
45	» 40	» 85	1 30	1 75	2 20	2 65	3 10	3 55	4 00	4 45	4 90	» 49
46	» 40	» 86	1 32	1 78	2 24	2 70	3 16	3 62	4 08	4 54	5 00	» 50
47	» 40	» 87	1 34	1 81	2 28	2 75	3 22	3 69	4 16	4 63	5 10	» 51
48	» 40	» 88	1 36	1 84	2 32	2 80	3 28	3 76	4 24	4 72	5 20	» 52
49	» 40	» 89	1 38	1 87	2 36	2 85	3 34	3 83	4 32	4 81	5 30	» 53
50	» 40	» 90	1 40	1 90	2 40	2 90	3 40	3 90	4 40	4 90	5 40	» 54
51	» 40	» 91	1 42	1 93	2 44	2 95	3 46	3 97	4 48	4 99	5 50	» 55

Tout parcours de moins de 2 lieues est compté pour 2 lieues.

La taxe comprend la remise à domicile et est appliquée de 10 en 10 kilogrammes, en négligeant toute fraction de cette unité jusqu'à concurrence de 2 kilogrammes pour les colis de moins de 100 kilogrammes, et jusqu'à concurrence de 5 kilogrammes pour les expéditions de plus de 100 kilogrammes.

La prise à domicile se payera, pour chaque expédition, à raison de fr. 0.25 par quintal, toute fraction quelconque de quintal comptant pour 100 kilogrammes.

GROSSES MARCHANDISES. — TARIF N° 2.

Pour les expéditions taxées, au *minimum*, au poids de 500 kilogr.

DISTANCES LÉGALES DE TRANSPORT, POUR LE CAS OÙ L'ON PREND EN CONSIDÉRATION					PRIX DE TRANSPORT			Observations.
les frais variables seu- lement, applicables, pour la 3 ^e classe, aux transports par abon- nement (a).	les frais fixes et les frais variables, dans les conditions de				PAR QUINTAL DE 100 KILOGR.			
	bureau restant, sans chargement ni déchargement (b)	bureau restant, avec chargement et déchargement (c)	remise (ou prise) à domicile, chargement et déchargement (d)	prise et remise à domicile, chargement et déchargement.	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	
	2 lieues.	3 lieues.	4 lieues.	5 lieues.	Fr.	Fr.	Fr.	
1	"	"	"	"	" 10	" 08	" 06	Tout parcours de moins de 2 lieues est compté pour 2 lieues.
2	"	"	"	"	" 15	" 12	" 09	
3	"	"	"	"	" 20	" 16	" 12	
4	2 lieues.	"	"	"	" 25	" 20	" 15	La taxe est appliquée par quin- tal, en négligeant toute fraction de quintal qui ne dépasse pas 5 ki- logrammes.
5	3	"	"	"	" 30	" 24	" 18	
6	4	2 lieues.	"	"	" 35	" 28	" 21	
7	5	3	"	"	" 40	" 32	" 24	Il est fait exception au présent tarif, en ce qui concerne les mar- chandises de la 3 ^e classe, expédiées par charge complète, à des dis- tances de 4, 3 et 2 lieues : pour ces expéditions le prix de transport (bureau restant, sans chargement ni déchargement) est de fr. 0.05 par quintal et par lieue, soit de fr. 0.50 par tonne-lieue, tout par- cours de moins de 2 lieues com- ptant, néanmoins, comme dans le cas ordinaire, pour 2 lieues.
8	6	4	"	"	" 45	" 36	" 27	
9	7	5	"	"	" 50	" 40	" 30	
10	8	6	"	"	" 55	" 44	" 33	
11	9	7	2 lieues.	"	" 60	" 48	" 36	
12	10	8	3	"	" 65	" 52	" 39	
13	11	9	4	"	" 70	" 56	" 42	
14	12	10	5	"	" 75	" 60	" 45	
15	13	11	6	"	" 80	" 64	" 48	
16	14	12	7	2 lieues.	" 85	" 68	" 51	
17	15	13	8	3	" 90	" 72	" 54	
18	16	14	9	4	" 95	" 76	" 57	
19	17	15	10	5	1 00	" 80	" 60	
20	18	16	11	6	1 05	" 84	" 63	
21	19	17	12	7	1 10	" 88	" 66	
22	20	18	13	8	1 15	" 92	" 69	
23	21	19	14	9	1 20	" 96	" 72	
24	22	20	15	10	1 25	1 00	" 75	
25	23	21	16	11	1 30	1 04	" 78	
26	24	22	17	12	1 35	1 08	" 81	
27	25	23	18	13	1 40	1 12	" 84	
28	26	24	19	14	1 45	1 16	" 87	(a) Pour les transports effectués par abonnement, on doit ajouter aux frais variables, une taxe fixe, établie à raison de fr. 4.50 par wagon et par jour.
29	27	25	20	15	1 50	1 20	" 90	
30	28	26	21	16	1 55	1 24	" 93	
31	29	27	22	17	1 60	1 28	" 96	(b) Les opérations de charge- ment et de déchargement ne sont pas obligatoires pour l'administra- tion, lorsqu'il s'agit de grosses marchandises de 3 ^e classe, expé- diées par charge complète de wag- gon.
32	30	28	23	18	1 65	1 32	" 99	
33	31	29	24	19	1 70	1 36	1 02	
34	32	30	25	20	1 75	1 40	1 05	
35	33	31	26	21	1 80	1 44	1 08	
36	34	32	27	22	1 85	1 48	1 11	
37	35	33	28	23	1 90	1 52	1 14	
38	36	34	29	24	1 95	1 56	1 17	
39	37	35	30	25	2 00	1 60	1 20	
40	38	36	31	26	2 05	1 64	1 23	
41	39	37	32	27	2 10	1 68	1 26	
42	40	38	33	28	2 15	1 72	1 29	
43	41	39	34	29	2 20	1 76	1 32	(c) La taxe reste la même dès que l'administration est chargée d'une des deux opérations de char- gement et de déchargement.
44	42	40	35	30	2 25	1 80	1 35	
45	43	41	36	31	2 30	1 84	1 38	
46	44	42	37	32	2 35	1 88	1 41	
47	45	43	38	33	2 40	1 92	1 44	
48	46	44	39	34	2 45	1 96	1 47	
49	47	45	40	35	2 50	2 00	1 50	(d) La prise et la remise à domi- cile ne sont pas exigibles dans les localités où le camionnage n'est pas organisé.
50	48	46	41	36	2 55	2 04	1 53	
51	49	47	42	37	2 60	2 08	1 56	
	50	48	43	38	2 65	2 12	1 59	
	51	49	44	39	2 70	2 16	1 62	
		50	45	40	2 75	2 20	1 65	
			46	41	2 80	2 24	1 68	
			47	42	2 85	2 28	1 71	
			48	43	2 90	2 32	1 74	
			49	44	2 95	2 36	1 77	
			50	45	3 00	2 40	1 80	
			51	46	3 05	2 44	1 83	
			47	47	3 10	2 48	1 86	
			48	48	3 15	2 52	1 89	
			49	49	3 20	2 56	1 92	
			50	50	3 25	2 60	1 95	
			51	51	3 30	2 64	1 98	

FINANCES ET VALEURS. — **TARIF N° 5.**

Le prix de transport des finances et valeurs se compose : 1° d'une taxe *au colis*, égale à celle qui est fixée par le tarif n° 1 pour les petites marchandises, et 2° d'une taxe *à la valeur*, établie à raison de fr. 0-05 par valeur de 100 francs, toute fraction de centaine comptant pour 100 francs.

Le prix de transport comprend la remise à domicile.



ÉQUIPAGES A 2 OU A 4 ROUES. — TARIF N° 4.

DISTANCES LÉGALES DE TRANSPORT.	PRIX DE TRANSPORT D'UN ÉQUIPAGE.		Observations.
	Par 1 ^{er} convoi de VOYAGEURS. (1 ^{re} CLASSE.)	Par 1 ^{er} convoi mixte ou de MARCHANDISES. (2 ^e CLASSE.)	
Lieues.	Francs.	Francs.	
2	12 00	9 00	Les équipages sont, au gré de l'expéditeur, transportés par l'un ou par l'autre mode.
3	15 00	11 25	
4	18 00	15 50	
5	21 00	15 75	Le prix de transport comprend le chargement et le déchargement.
6	24 00	18 00	
7	27 00	20 25	
8	30 00	22 50	L'administration ne se charge ni de la prise ni de la remise à domicile des équipages.
9	33 00	24 75	
10	36 00	27 00	
11	39 00	29 25	Tout parcours de moins de 2 lieues est compté pour 2 lieues.
12	42 00	31 50	
13	45 00	33 75	
14	48 00	36 00	
15	51 00	38 25	
16	54 00	40 50	
17	57 00	42 75	
18	60 00	45 00	
19	63 00	47 25	
20	66 00	49 50	
21	69 00	51 75	
22	72 00	54 00	
23	75 00	56 25	
24	78 00	58 50	
25	81 00	60 75	
26	84 00	63 00	
27	87 00	65 25	
28	90 00	67 50	
29	93 00	69 75	
30	96 00	72 00	
31	99 00	74 25	
32	102 00	76 50	
33	105 00	78 75	
34	108 00	81 00	
35	111 00	83 25	
36	114 00	85 50	
37	117 00	87 75	
38	120 00	90 00	
39	123 00	92 25	
40	126 00	94 50	
41	129 00	96 75	
42	132 00	99 00	
43	135 00	101 25	
44	138 00	103 50	
45	141 00	105 75	
46	144 00	108 00	
47	147 00	110 25	
48	150 00	112 50	
49	153 00	114 75	
50	156 00	117 00	
51	159 00	119 25	

TRANSPORT D'ANIMAUX. — TARIF N° 5.

DISTANCES LÉGALES DE TRANSPORT.	PRIX DE TRANSPORT				Observations.
	POUR CHEVAUX, MULETS, ANES ET BÉTAIL.			POUR CHIENS	
				ET	
	CATÉGORIE A.	CATÉGORIE B.	CATÉGORIE C.	PAR TÊTE.	
2 lieues.	Francs. 1 80	Francs. 2 70	Francs. 5 60	Francs. » 30	Les catégories A, B et C comprennent, savoir : A. — 1 cheval, 1 ou 2 bœufs ou vaches, 1 à 5 pores ou veaux, 1 à 10 moutons. B. — 2 chevaux, 3 ou 4 bœufs ou vaches, 6 à 10 pores ou veaux, 11 à 20 moutons. C. — 3 chevaux, 5 ou 6 bœufs ou vaches ou un waggon de petit bétail.
3	2 70	4 05	5 40	» 45	
4	5 60	5 40	7 20	» 60	
5	4 50	6 75	9 00	» 75	Tout parcours de moins de 2 lieues est compté pour 2 lieues.
6	5 40	8 10	10 80	» 90	
7	6 50	9 45	12 60	1 05	
8	7 20	10 80	14 40	1 20	Le petit bétail présenté au transport dans des paniers ou sacs convenablement fermés, peut être expédié, pour autant que le poids du colis ne dépasse pas 100 kilogrammes, aux prix fixes par le tarif n° 1, pour les transports de petites marchandises.
9	8 10	12 15	16 20	1 35	
10	9 00	13 50	18 00	1 50	
11	9 60	14 40	19 20	1 65	L'administration ne se charge pas de la remise à domicile des animaux expédiés par le chemin de fer.
12	10 20	15 50	20 40	1 80	
13	10 80	16 20	21 60	1 95	
14	11 40	17 10	22 80	2 10	
15	12 00	18 00	24 00	2 25	
16	12 60	18 90	25 20	2 40	
17	13 20	19 80	26 40	2 55	
18	13 80	20 70	27 60	2 70	
19	14 40	21 60	28 80	2 85	
20	15 00	22 50	30 00	3 00	
21	15 60	23 40	31 20	3 15	
22	16 20	24 30	32 40	3 30	
23	16 80	25 20	33 60	3 45	
24	17 40	26 10	34 80	3 60	
25	18 00	27 00	36 00	3 75	
26	18 60	27 90	37 20	3 90	
27	19 20	28 80	38 40	4 05	
28	19 80	29 70	39 60	4 20	
29	20 40	30 60	40 80	4 35	
30	21 00	31 50	42 00	4 50	
31	21 60	32 40	43 20	4 65	
32	22 20	33 50	44 40	4 80	
33	22 80	34 20	45 60	4 95	
34	23 40	35 10	46 80	5 10	
35	24 00	36 00	48 00	5 25	
36	24 60	36 90	49 20	5 40	
37	25 20	37 80	50 40	5 55	
38	25 80	38 70	51 60	5 70	
39	26 40	39 60	52 80	5 85	
40	27 00	40 50	54 00	6 00	
41	27 60	41 40	55 20	6 15	
42	28 20	42 50	56 40	6 30	
43	28 80	43 20	57 60	6 45	
44	29 40	44 10	58 80	6 60	
45	30 00	45 00	60 00	6 75	
46	30 60	45 90	61 20	6 90	
47	31 20	46 80	62 40	7 05	
48	31 80	47 70	63 60	7 20	
49	32 40	48 60	64 80	7 35	
50	33 00	49 50	66 00	7 50	
51	33 60	50 40	67 20	7 65	