

---

## Chambre des Représentants.

---

SÉANCE DU 7 DÉCEMBRE 1855.

---

Dispositions complémentaires à la loi du 12 avril 1851, concernant le tarif pour le transport des voyageurs et bagages.

---

### EXPOSÉ DES MOTIFS.

---

MESSIEURS,

J'ai l'honneur de soumettre à vos délibérations un projet de loi qui a pour objet d'introduire quelques dispositions nouvelles dans le tarif actuellement en vigueur pour le transport des voyageurs par les chemins de fer de l'État.

Ces dispositions consistent :

- 1° Dans la fixation de prix spéciaux pour le transport des voyageurs par les convois dits *Express* ;
- 2° Dans une latitude plus grande pour l'arrondissement des prix ;
- 5° Dans la régularisation du prix des places pour les enfants.

J'exposerai successivement les considérations qui militent en faveur de chacune de ces mesures.

#### 1. *Prix spéciaux pour le transport des voyageurs pour les trains express.*

(Art. 1<sup>er</sup> du projet de loi.)

Dans ces dernières années, des essais ont été tentés, par la plupart des exploitations de chemins de fer, pour l'organisation de trains spéciaux destinés à transporter les voyageurs entre les grands centres de population.

La désignation de ces trains, sous le nom d'*express*, indique leur caractère ; Rapidité plus grande, par la suppression des arrêts secondaires et, dans une certaine mesure, par l'accélération de la marche ; régularité et confort, par l'éloignement de toutes les causes d'encombrement et de retards et par l'emploi d'un personnel et d'un matériel de choix.

En Angleterre, en France et en Allemagne, ces essais ont été couronnés de succès.

L'exploitation belge ne pouvait rester indifférente à cette innovation ; à plusieurs reprises, d'ailleurs, elle avait été conviée à l'adopter.

Le Gouvernement y était décidé, dès l'année dernière, et n'attendait que l'ouverture de la période d'été pour organiser le service des trains *express*, tant pour les relations internationales que pour les grandes relations à l'intérieur.

Au point de vue de ces relations internationales, l'exploitation belge avait en outre et aura toujours un intérêt de premier ordre à doter ses services vers les ports d'Anvers et d'Ostende et vers la France et l'Allemagne, de tous les progrès, de tous les perfectionnements. C'est ce qu'ont compris également la Compagnie du Nord et les chemins de fer du Nord de l'Allemagne, pour le transit vers ce dernier pays, et c'est à cette entente qu'est due, entre autres, la création de ce train qui franchit en une seule journée le trajet de Paris à Cologne, et continue, avec la même rapidité, sa marche vers Berlin.

La plupart des grandes relations à l'intérieur du pays ont pu, par un concours heureux de circonstances, participer aux avantages du nouveau service.

Les résultats ont entièrement répondu à l'attente. La préférence marquée que les voyageurs ont donnée aux *trains express* et les éloges qu'ils ont valus à l'administration de la part du public et de la presse, fournissent la meilleure preuve qu'ils offrent des avantages importants et qu'ils satisfont, non pas à une fantaisie passagère, mais à un besoin réel et durable.

On peut donc dire qu'aujourd'hui un nouveau système de transports, une nouvelle classe de trains, est créé.

L'administration ne se dissimule pas, au surplus, que ce service nouveau est susceptible de beaucoup d'améliorations, et elle compte y apporter tous ses soins.

Mais il est essentiel de ne pas perdre de vue qu'en organisant ces trains pour les grandes relations, il est presque toujours nécessaire de créer des convois nouveaux ; car l'exploitation a un intérêt majeur à ne point restreindre les relations secondaires, si multipliées, si productives sur les lignes belges.

En Belgique, en effet, plus que dans tout autre pays peut-être, une double nécessité se révèle : d'une part, les relations des grands centres de population entre eux et avec les pays riches et peuplés qui nous entourent, exigent des communications régulières, rapides et pour cela directes ; d'autre part, la multiplicité des localités secondaires et des centres de populations agricoles donne lieu à un immense développement de relations à courte distance, qui ne demandent qu'une célérité relative au rayon restreint dans lequel elles s'exercent (1).

Vouloir concilier ces deux nécessités et y satisfaire en même temps et par les mêmes moyens, c'est s'exposer à les sacrifier l'une à l'autre.

Il faut pourvoir à chacune d'elles suivant sa nature. L'organisation des trains

(1) La preuve de cette assertion résulte à l'évidence de la statistique du mouvement des voyageurs par classe de voitures. On sait, en effet, qu'en Belgique :

Le voyageur de 1 <sup>re</sup> classe parcourt en moyenne	13 <sup>5</sup> / <sub>10</sub>	lieues ;
id.	2 <sup>e</sup> id.	id.
id.	3 <sup>e</sup> id.	id.
		8 <sup>4</sup> / <sub>10</sub> id. ;
		5 <sup>1</sup> / <sub>10</sub> seulement.

express est destinée à améliorer le service des relations internationales et des grandes relations à l'intérieur, et ne pourra, en aucun cas, nuire aux relations secondaires que l'administration se propose au contraire d'étendre et de faciliter, soit par l'organisation de convois de marché et de banlieue, soit en utilisant davantage les trains dits de transbordement.

J'ai fait entendre que la création des trains express entraîne, dans une certaine mesure, à un surcroît de dépense, tant par la nécessité de convois nouveaux, que par les frais plus considérables que la conduite et l'entretien de ces trains spéciaux nécessitent. Chacun reconnaîtra qu'il est juste que ce surcroît de dépense soit supporté par ceux qui en profitent.

On comprendra également que ces trains ne touchant qu'à un petit nombre de localités, ne transportent pas en général un nombre de voyageurs aussi considérable que les convois ordinaires. Leur produit serait donc insuffisant si, d'une part, le prix n'en était pas élevé ou bien si ce prix pouvait être réduit par le déclassement. C'est par ce motif que, partant, les express sont composés exclusivement (sauf quelque rares exceptions) de voitures de 1<sup>re</sup> classe, payant en général un prix *hors classe*.

En France, le prix des places, en voiture de 1<sup>re</sup> classe, est de 50 à 58 centimes par lieue; en Allemagne, de 50 à 75 centimes; en Angleterre, de 75 centimes et même de 1 franc; en Hollande, de 62 centimes.

Le tarif proposé pour les express belges sera de 50 centimes par lieue pour la 1<sup>re</sup> classe et de 37 1/2 centimes pour la 2<sup>e</sup> classe. Ce taux n'atteint que le *minimum* des prix ordinaires français. J'ajouterai qu'en fait, le tarif belge sera dans l'application moins lourd que le tarif français, puisqu'en Belgique, le voyageur de 1<sup>re</sup> classe, ne parcourant, en moyenne, que 13 lieues, tandis que le voyageur français en parcourt 24, la dépense moyenne du voyageur belge, se servant de l'express, ne s'élèvera qu'à fr. 6-50, tandis que cette dépense moyenne est de 12 francs pour le voyageur français.

Il est évident, par les développements qui précèdent, que cette augmentation de prix portera presque entièrement sur les voyageurs internationaux, et qu'à ce point de vue, comme du reste j'ai eu lieu de le faire remarquer à une autre occasion, elle ne pourra, en aucune façon, altérer le mouvement. En effet, ces voyageurs ont l'habitude de payer, sur les chemins de fer étrangers, des prix supérieurs aux prix belges, même à ceux des express, et l'augmentation ne portant que sur les parcours belges relativement très-restreints devient insensible, eu égard au prix total du parcours international.

En ce qui concerne les relations à l'intérieur, si le relèvement de prix pour les express avait pu avoir une portée *générale*, un caractère *obligatoire*, ou s'il avait pu directement ou indirectement déprimer la circulation, le Gouvernement n'y aurait pas consenti; car il estime toujours que, pour maintenir à nos chemins de fer leur popularité en même temps que pour en faire un instrument de recettes, il faut provoquer aux fortes circulations et, par conséquent, maintenir, à l'intérieur, des tarifs modérés. C'est la condition de la prospérité de l'entreprise.

Or, l'usage et, par conséquent, la taxe des express, seront *facultatifs* pour les voyageurs à l'intérieur, puisque en tout cas et dans toutes les directions, des

convois, à trois classes de voitures et aux prix ordinaires, seront toujours à leur disposition.

Loin donc de diminuer, la circulation à l'intérieur ne peut qu'augmenter par l'attrait que les express offriront aux voyageurs en raison des avantages de rapidité et de confort qu'ils présenteront.

Il me reste à parler de l'augmentation de recettes qui résultera de la tarification nouvelle des express.

Il n'a pas été tenu attachement spécial du nombre des voyageurs transportés par les trains express. Il serait donc impossible, à moins d'un immense travail de dépouillement, d'établir des évaluations sur cet élément d'appréciation.

Il a fallu, par conséquent, avoir recours au seul raisonnement basé sur les suppositions les moins contestables.

On peut admettre que l'augmentation atteindra un peu moins de la moitié des voyageurs internationaux et que cette moitié sera complétée par les voyageurs à l'intérieur, qui se serviront des express.

Or, il résulte du rapport de la commission instituée pour suivre les résultats des tarifs décrétés par la loi du 12 avril 1851, que, pendant la première année d'application (du 1<sup>er</sup> juin 1851 au 31 mai 1852) le mouvement des voyageurs internationaux, dégage des transports que l'on présume avoir été créés par l'exposition de Londres, a présenté les chiffres suivants :

VOYAGEURS-LIEUES.		
	1 <sup>re</sup> CLASSE.	2 <sup>e</sup> CLASSE.
Service de transit. . . . .	594,051	491,450
Service international. . . . .	1,433,961	1,332,644
TOTAUX. . . . .	2.028,012	1,824,094

L'augmentation ne devant atteindre que la moitié des voyageurs internationaux, c'est donc sur la moitié également du nombre des voyageurs-lieues qu'il convient d'opérer. Les chiffres ci-dessus se réduisent ainsi à 1,014,006 voyageurs-lieues de 1<sup>re</sup> classe, et à 912,047 voyageurs-lieues de 2<sup>e</sup> classe.

Appliquant à ces nombres les bases du tarif actuel et celles du tarif proposé pour les express, on trouve :

Recette avec le tarif actuel :

1 <sup>re</sup> classe, 1,014,006 × fr. 0,40 = . . . . .	fr. 405,602 40
2 <sup>e</sup> » 912,047 × fr. 0,30 = . . . . .	273,614 10
Total. . . . .	679,216 50

Recette avec le tarif proposé :

1 <sup>re</sup> classe, 1,014,006 × fr. 0,50 = . . . . .	fr. 507,003 00
2 <sup>e</sup> » 912,047 × fr. 0,37 1/2 = . . . . .	542,117 62
Total. . . . .	849,120 62

La recette, d'après le tarif proposé, étant de . . . . .	fr. 849,120 62
et celle, d'après le tarif actuel, de . . . . .	679,216 50
L'augmentation de recette présumée serait de . . . . .	169,904 12
Soit, en somme ronde, 170,000 francs.	

## II. Arrondissement des prix.

(Art. 2 du projet de loi.)

La disposition proposée pour accorder au Gouvernement plus de latitude dans l'arrondissement des prix, n'est que la reproduction de celle qui avait été formulée dans le projet de loi qui a donné naissance au tarif actuel, avec cette différence toutefois, que, conformément aux changements introduits dans le système monétaire, la faculté d'arrondir ne s'étendrait pas au-delà du cinquième de franc (20 centimes).

L'expérimentation du tarif actuel n'a fait que donner plus de force aux motifs que l'on avait fait valoir pour introduire ce principe dans la loi et il est bien démontré aujourd'hui qu'il convient à tous égards d'établir les prix de manière à faciliter, autant que possible, l'échange des monnaies.

Chacun a pu apprécier, en effet, combien l'arrondissement des prix par cinq centimes, exclusivement, est gênant pour les voyageurs et combien il donne lieu à des difficultés et à des lenteurs dans la perception. On en jugera par ce fait que les grands bureaux doivent se pourvoir, chaque jour, de 150 à 200 francs de monnaies de cuivre, avant de commencer la distribution des coupons.

Des plaintes ont surgi à cet égard dans toutes les localités. Les taxes de fr. 3,05, 5,05, 4,95, 5,45, 8,95, 9,35, 10,55, 11,05, 19,55, etc., etc., sont une source de contrariétés pour le public et d'embarras, souvent sérieux, pour l'administration, par la difficulté de se procurer une quantité suffisante de monnaie de billon et de délivrer à temps les coupons aux voyageurs, dans les moments d'affluence.

Avant la loi du 12 avril 1851, l'arrondissement des taxes se faisait par quart de franc (25 centimes), ce qui simplifiait les tarifs et facilitait la perception. Aucune réclamation ne s'élevait de ce chef.

La mesure proposée, sans aller aussi loin, aura les mêmes avantages.

C'est un moyen, d'ailleurs, comme le disait, en 1850, mon honorable prédécesseur, de procurer au trésor une certaine augmentation de recettes par le forcément des fractions dans toutes les circonstances où il est sans importance, eu égard au prix total du parcours.

On peut évaluer à 50,000 francs environ l'augmentation de recette qui résultera de l'application de cette mesure.

On a admis que les prix actuels pour les petits parcours (4 lieues et moins) ne

seraient que peu ou point modifiés et qu'il ne faut, par conséquent, attendre aucune augmentation du chef de ces parcours.

D'après les relevés qui ont été faits, la proportion entre les voyageurs parcourant moins de quatre lieues et ceux qui sont transportés à une plus grande distance, doit s'établir comme suit :

Voyageurs parcourant quatre lieues et moins : 45 p. %.

Voyageurs parcourant plus de quatre lieues : 55 p. %.

Si maintenant on déduit du mouvement total de 1852 (soit 4,546,000 voyageurs ordinaires) le mouvement correspondant à 45 p. %, il reste 2,390,300 voyageurs sur lesquels portera l'arrondissement des taxes.

Mais la faculté d'arrondir peut amener une diminution dans certains prix ; par exemple fr. 1-05. 2-05. 3-05, 4-05, 5-05 qui deviendront 1, 2, 3, 4, 5 francs ; d'un autre côté, l'application des bases du tarif sur les distances fait parfois obtenir des prix sans fractions. On peut faire la part de cette double considération, en réduisant de moitié et en arrondissant à 2,000,000 le nombre de 2,390,000 voyageurs indiqué ci-dessus.

Il reste donc 1,000,000 de voyageurs dont le prix de transport sera susceptible d'augmentation par suite du forcément des fractions. En admettant que cette augmentation ne sera que de cinq centimes par voyageur, ce qui est très-modéré, on trouve que la recette supplémentaire s'élèvera au chiffre de 50,000 francs indiqué ci-dessus.

### III. *Régularisation du prix des places pour les enfants.*

(Art. 5 du projet de loi)

La loi du 12 avril 1851 n'a rien statué à l'égard du prix de transport des enfants. Il s'en suivrait qu'à l'exception peut-être des enfants portés, tous devraient payer place entière. Bien que ce principe soit très-sévèrement appliqué en France et sur presque tous les chemins de fer étrangers, il serait difficile de l'introduire en Belgique, où les précédents sont beaucoup moins rigoureux. On sait, en effet, que l'usage des messageries était et est encore de ne faire payer que demi-place aux enfants, et que, d'après les règlements antérieurs à la loi du 12 avril, les enfants âgés de moins de huit ans étaient transportés gratuitement, pour autant qu'ils n'occupassent pas une place de voyageur. Dans le doute, on a toléré jusqu'ici l'application de cette dernière disposition. Mais cette tolérance a dégénéré en abus, par ce fait que les enfants occupent presque toujours la place d'un voyageur sans la payer. Cet abus est souvent très-génant pour les voyageurs, et les gardes ne pourraient le réprimer sans provoquer des contestations irritantes.

Le Gouvernement a pensé que, si les précédents exigent quelques ménagements à cet égard, il y a cependant nécessité d'établir une règle qui fixe les droits du public et prévienne tout abus. Le trésor y trouvera aussi un supplément de recettes qui, bien que peu important, ne doit pas être négligé en présence de la nécessité de rechercher tous les moyens d'améliorer la situation financière du chemin de fer.

Aux termes de l'art. 3 du projet de loi, les enfants âgés de moins de huit ans

payeraient moitié prix, et il n'y aurait que les enfants âgés de moins de trois ans, et qui doivent être portés, qui seraient exemptés de toute taxe.

Ce tarif est extrêmement modéré, car, sur la plupart des chemins de fer étrangers, et notamment sur les chemins de fer français, les enfants payent place entière, lorsqu'ils sont âgés de plus de trois ans.

Au surplus, il est à remarquer que ce principe est admis dans nos tarifs internationaux et qu'il n'a jamais soulevé de réclamation.

Quant à l'évaluation de la recette qui résultera de cette mesure, il serait impossible de l'établir sur des données certaines.

On peut cependant admettre que le nombre d'enfants, âgés de plus de trois ans, transportés par chemin de fer, équivaut à environ 1 p. % du nombre des voyageurs.

En opérant d'après cette base sur le mouvement de 1882, on trouve que le taux de 1 p. % représente un nombre de 45,000 enfants (1 p. % sur 4,546,000 = 45,460).

Le produit moyen du voyageur ayant été, en 1882, de fr. 1-78, le produit moyen du transport d'un enfant serait de fr. 0-89.

Le produit total serait donc :

$$45,460 \times 0,89 = 58,679-40$$

Soit, en somme ronde, fr. 58,000.

En résumé, Messieurs, le projet de loi que j'ai l'honneur de soumettre à vos délibérations, ne tend qu'à compléter la loi du 12 avril 1881 sur le transport des voyageurs, loi que le Gouvernement croit pouvoir maintenir intacte, au moins dans ses dispositions essentielles.

Bien qu'il soit difficile de déterminer exactement l'augmentation de produits qui en résultera, il est cependant permis de compter, d'après les évaluations les plus modérées, sur un accroissement de recettes de deux cent cinquante à trois cent mille francs.

J'ajouterai, Messieurs, que ce projet de loi a été soumis à l'examen du conseil consultatif institué auprès du Département des Travaux Publics, et qu'il a rencontré l'adhésion de la plupart de ses membres.

*Le Ministre des Travaux Publics,*

EM. VAN HOOREBEKE.



## PROJET DE LOI.

---

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, salut.

Vu la loi du 12 avril 1851, fixant les prix du transport des voyageurs et des bagages, sur les chemins de fer de l'État;  
Sur la proposition de Notre Ministre des Travaux Publics,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

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

### ARTICLE PREMIER.

Le prix de transport des voyageurs dans les convois dits *Express*, seront établis de manière à présenter une augmentation de 25 p. % sur les prix du tarif ordinaire.

Ces convois ne pourront être composés que de voitures de 1<sup>re</sup> et de 2<sup>e</sup> classe ou de voitures de 1<sup>re</sup> classe seulement.

### ART. 2.

Les prix résultant de l'application aux distances des bases indiquées à l'art. 1<sup>er</sup>, ainsi que des bases fixées dans la loi du 12 avril 1851, pourront être arrondis, suivant l'occurrence, par décime ou par cinquième de franc.

### ART. 3.

Les enfants âgés de moins de huit ans payeront moitié prix.  
Toutefois les enfants âgés de moins de trois ans et qui doivent être portés, seront exemptés de toute taxe.

### ART. 4.

Sont maintenues les dispositions de la loi du 12 avril 1851 auxquelles il n'est pas dérogé par les dispositions qui précèdent.

### ART. 5.

La présente loi recevra son exécution à partir du premier jour du deuxième mois qui suivra la date de sa publication.

Donné à \_\_\_\_\_, le \_\_\_\_\_ 1853.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

*Le Ministre des Travaux Publics,*

EM. VAN HOOREBEKE.