

(1)

(N° 91.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 27 FÉVRIER 1878.

Transport, comme bagages, des colis-échantions.

(Pétition des fabricants de bonneterie, négociants et voyageurs de commerce à Leuze, présentée le 28 novembre 1877.)

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA COMMISSION PERMANENTE DE L'INDUSTRIE (*), PAR M. DESCAMPS.

MESSIEURS,

Dans une pétition adressée à la Chambre et que vous avez renvoyée à l'examen de la commission permanente de l'industrie, des fabricants de bonneterie, négociants et voyageurs de commerce de la ville de Leuze exposent les graves inconvénients qui résultent pour le commerce en général, de l'application qui vient d'être faite d'un ancien règlement de l'administration des chemins de fer relatif au transport, comme bagages, des colis-marchandises, et par suite, des colis-échantillons.

La bonneterie, comme une foule d'autres produits du commerce, est présentée aux clients à l'aide de spécimens confectionnés ; or, l'usage des caisses contenant ces spécimens devient impossible si l'administration applique rigoureusement le règlement qu'elle vient d'exhumer.

Une prescription du livret réglementaire de 1846 interdisait, il est vrai, d'admettre à l'expédition, comme bagages, les marchandises dont le poids excédait 25 kilogrammes et le volume un huitième de mètre cube. Mais cette interdiction, quoique renouvelée dans des prescriptions réglementaires arrêtées ultérieurement, notamment en 1867, n'avait jamais, en fait, reçu la moindre

(*) La commission est composée de MM. DE LEHAYE, président, JANSSENS, CRUYT, DRION, DESCAMPS, SIMONIS, MELUS, VAN ISEGHEM et DELAET.

application ; l'administration convaincue de l'impossibilité pour les voyageurs de commerce, d'effectuer le transport des colis-échantillons dans les limites imposées par le livret de 1846, avait usé, à leur égard, de la tolérance la plus étendue.

Cependant, dans ces derniers temps, certains chefs de station appréciant diversement une mesure qui n'avait été, en réalité jusqu'alors, qu'une lettre morte, les mêmes colis-échantillons furent successivement admis ou refusés à l'expédition selon qu'ils étaient présentés à tel ou tel autre bureau du chemin de fer. Frappée de cette anomalie, l'administration, par une circulaire de la direction, en date du 31 juillet 1877, voulant généraliser l'application de la mesure, décida qu'elle n'admettrait plus désormais à l'expédition que les colis dont le poids n'excéderait pas 50 kilogrammes et le volume un quart de mètre cube.

Cette prescription, quoique élargissant la tolérance inscrite dans les articles du livret réglementaire de 1846, n'était cependant pas de nature à satisfaire aux exigences de certaines branches du commerce : elle sanctionnait et mettait en vigueur une mesure non appliquée jusqu'alors à cause de sa rigueur, et apportait des obstacles réels à la circulation des commis-voyageurs sur nos chemins de fer. Or, des entraves nouvelles, créées dans un moment où le commerce est soumis à de si rudes épreuves, devaient soulever des plaintes générales ; les pétitionnaires, se faisant l'écho de ces plaintes, prient la Chambre d'appeler sur leurs réclamations l'attention la plus sérieuse du Gouvernement.

Dans une discussion qui eut lieu à la Chambre, le 22 novembre dernier, au sujet de l'interdiction contre laquelle s'élèvent les pétitionnaires, l'honorable Ministre des Travaux Publics fit remarquer que les trains de voyageurs ne peuvent transporter que des marchandises non encombrantes, sinon, l'espace ne suffirait pas et le service des voyageurs serait exposé à des retards, à raison du temps nécessaire pour l'embarquement et le débarquement des colis. Mais on a répondu à l'honorable Ministre que les mesures restrictives inscrites dans le livret réglementaire de 1846 n'avaient jamais, jusque dans ces derniers temps, reçu la moindre application et que, néanmoins, le transport des colis-échantillons n'avait ni encombré les trains de voyageurs ni apporté la moindre entrave à la rapide circulation de ces trains. L'administration prétend, il est vrai, que, par suite de la crise intense que nous traversons, les habitudes commerciales ont changé et que certains négociants, cherchant eux-mêmes le placement de leurs marchandises, se font accompagner non plus par des échantillons, mais par la marchandise elle-même. Or, s'il y a lieu d'excepter les colis-échantillons de la mesure qui interdit le transport des marchandises par les trains de voyageurs, une grave difficulté se présente immédiatement, c'est de discerner ce qui peut être admis comme échantillon de ce qui doit être réputé marchandise.

Aussi longtemps que cette distinction ne sera pas faite, l'administration croira devoir limiter à 50 kilogrammes le poids des colis admissibles dans les trains de voyageurs. Telles sont les raisons données par l'administration pour justifier le maintien de ses mesures restrictives.

Mais pour expliquer la modification qu'on dit s'être opérée dans les usages du commerce, il faudrait qu'il fût prouvé que le négociant trouve un avantage dans

le prix de transport, comme bagages, de ses colis-marchandises; cependant le tarif des bagages est plus élevé que le tarif n° 2 des marchandises, et, à moins d'admettre que les marchandises doivent nécessairement voyager par grande vitesse, on ne pourrait expliquer que le négociant donnât la préférence à un mode de servir ses clients qui l'oblige à traîner à sa suite des colis encombrants, et qui l'assujettit, dès qu'il est arrivé à destination, à des corvées et à des manœuvres plus ou moins longues et dispendieuses. Le voyageur ne se fera donc évidemment accompagner que par des colis-échantillons, et ce n'est que pour certaines catégories très-exceptionnelles de marchandises que ces colis atteindront des dimensions quelque peu considérables.

Quant aux retards que pourrait occasionner la réception des colis-échantillons dans les gares, l'administration y obvierra facilement en prescrivant que les colis dont le poids et le volume excéderaient une limite donnée devraient être présentés au bureau à tel délai avant le départ ou le passage du train. On fera valoir peut-être que cette mesure, utile pour éviter les retards au départ des trains, laissera subsister les pertes de temps nécessitées par les déchargements dans les stations intermédiaires; mais on ne doit point perdre de vue que le stationnement dans les gares d'une certaine importance est généralement suffisamment long et qu'il n'est pas à craindre que le voyageur se charge de colis considérables pour la visite de localités secondaires dans lesquelles le trafic est naturellement fort limité.

L'administration, avons-nous dit, est d'avis qu'il faut établir, avant tout, une distinction suffisante entre le colis-échantillon et le colis-marchandise; s'il ne s'agissait que d'échantillons, elle ne verrait pas d'inconvénient à étendre, même dans une large mesure, la tolérance de 50 kilogrammes à laquelle elle a porté le poids maximum du colis. Or, pour certains articles du commerce, l'échantillon et la marchandise se présentent sous des formes identiques. On a indiqué comme moyen de tourner la difficulté résultant de la distinction à faire entre eux, la possibilité de délivrer à certaines catégories de négociants des certificats constatant la nécessité inhérente à leur commerce, de permettre à leurs commis-voyageurs de se faire accompagner de malles d'un poids et d'une dimension déterminés. D'autres moyens pourraient sans doute encore être reconnus efficaces pour concilier les exigences du commerce avec le maintien de la proscription des marchandises proprement dites transportées comme bagages par les trains de voyageurs. Mais si ces moyens étaient jugés impraticables, nous invoquerions l'exemple des règlements français et nous n'hésiterions pas à dire que, de même qu'on l'a fait en France, il est urgent de supprimer toute limite de volume ou de poids pour les colis que les voyageurs emportent avec eux, sans distinction entre les colis-échantillons et les colis-marchandises; il ne faut pas, en effet, que la difficulté de cette distinction puisse se traduire en une restriction du transport des colis-échantillons et en une entrave à la rapidité des transactions; il ne nous semble pas permis d'admettre, en un mot, que le chemin de fer, créé dans un but éminemment commercial, et pour lequel les voyageurs de commerce sont des auxiliaires tout particulièrement utiles, puisse, par l'application rigoureuse de certaines mesures restrictives, enrayer l'essor des transactions et porter en même temps atteinte au développement de son propre trafic.

La sollicitude qui doit animer l'administration pour tout ce qui touche à la prospérité de l'industrie et du commerce nous est un sûr garant qu'elle s'efforcera de donner à la question soulevée une solution conforme aux vœux qui nous ont été exprimés ; elle parviendra, nous en sommes convaincus, à satisfaire aux réclamations légitimes des pétitionnaires, sans nuire à la bonne organisation des services de l'exploitation.

En conséquence, la commission permanente de l'industrie vous propose le renvoi de la pétition à M. le Ministre des Travaux Publics, en la recommandant d'une manière toute spéciale à son bienveillant examen.

Le Rapporteur,

J. DESCAMPS.

Pr le Président,

JEAN VAN ISEGHEM.
