

## RENSEIGNEMENTS DIVERS

### 1. — Projet de tarif international pour le transport des marchandises en grande vitesse.

On se rappellera qu'à la dernière session du Congrès, M. de Perl, directeur gérant de l'Union russe pour les relations internationales des chemins de fer, avait présenté un rapport sur le *développement des relations internationales en ce qui concerne les marchandises* (article XXV du questionnaire).

L'origine de cette question est aussi ancienne que le Congrès. Sur l'initiative de M. Fassiaux, dont le rêve était de fonder une union universelle des chemins de fer, notamment pour le transport international des marchandises, M. Fadda, ingénieur des chemins de fer de la Méditerranée, avait présenté à la session de Milan un rapport <sup>(1)</sup> proposant d'établir un tarif simple et uniforme pour toutes les Administrations à l'instar de la convention postale (! ?)

Lors de la discussion à la seconde session du Congrès, on trouva naturellement qu'il était impossible de songer à réaliser un pareil projet et on renvoya la question à la Commission internationale, afin de préciser les points sur lesquels une entente était possible.

C'est ainsi que M. de Perl s'est trouvé conduit à étudier la question.

Dans le rapport auquel nous venons de faire allusion, il faisait remarquer qu'un grand progrès dans les transports internationaux de marchandises était réalisé par la mise en vigueur de la convention de Berne, qui remédie à tous les inconvénients de la diversité des législations et des règlements. Désormais, les expéditions ont lieu au

<sup>(1)</sup> Voir *Compte rendu de Milan*, question XXIV.

moyen d'une lettre de voiture directe, comme si toutes les Administrations n'en formaient qu'une seule. Cette convention assure aussi entre autres choses l'uniformité de l'indemnité pour la perte totale ou partielle; mais, en ce qui concerne les frais de transport, elle se borne à stipuler qu'ils doivent être calculés conformément aux tarifs en vigueur et dûment publiés.

Le rapporteur émettait donc l'opinion qu'il serait tout à fait impossible de songer pour le moment à l'établissement de taxes uniformes pour la petite vitesse à cause de la difficulté extrême d'arriver à une classification uniforme, cette classification résultant directement dans chaque pays de sa production industrielle et de sa politique commerciale. Il ajoutait qu'il n'en n'était pas de même pour les transports en grande vitesse dont la quantité n'atteignait pas 5 p. c. du mouvement entier ni la recette, 15 p. c. de la recette totale.

Toutes les Compagnies françaises ont adopté, depuis le 1<sup>er</sup> avril 1892, un tarif uniforme de messageries à base différentielle appliquée d'après la distance parcourue sur l'ensemble du réseau français.

M. de Perl proposait de prendre ce système comme modèle et d'adopter des tarifs qui comprendraient, outre la taxe ordinaire, une taxe réduite pour certaines denrées et une taxe majorée pour la grande vitesse express.

D'après l'auteur, la tarification uniforme aurait eu pour corollaire nécessaire un bureau de compensation dont la création n'aurait offert aucune difficulté, puisqu'il en existe déjà un à Bruxelles sous la gestion de l'Administration de l'État belge.

Un échange d'observations des plus intéressants fut provoqué par cet exposé entre les personnalités importantes appartenant à la section, telles que MM. Noblemaire, Heurteau, Griolet, A. Picard, Guerreiro, Olin et de Soustchoff.

Dans cette discussion, il fut donné des renseignements sur les détails du nouveau système français et particulièrement sur la répartition des taxes différentielles entre les diverses Compagnies, au prorata de la taxe afférente à la longueur de chacun des parcours, et il fut reconnu que la question de l'impôt devait être laissée en dehors de la question, parce qu'il pourrait être simplement ajouté à postériori aux taxes adoptées. Finalement, le Congrès adopta le projet de conclusions suivant :

« Le Congrès est d'avis que s'il est très difficile d'arriver actuellement à un accord international pour le trafic des marchandises de petite vitesse, il est très désirable et il paraît possible d'établir un tarif commun international pour le transport direct des marchandises de grande vitesse.

« Le Congrès émet le vœu que l'Administration des chemins de fer de l'État belge, qui possède des relations directes avec presque tous les chemins de fer de l'Europe, prenne l'initiative de préparer, pour les marchandises de grande vitesse, un projet de tarif commun international, ainsi que de répartition des prix, et convoque en temps utile une conférence des diverses Administrations de chemins de fer. »

Ce vœu ayant été communiqué aux chemins de fer de l'État belge par les soins de

feu M. le président Belpaire, cette Administration répondit par la lettre suivante :

ADMINISTRATION DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT BELGE.

DIRECTION DE L'EXPLOITATION.

1<sup>re</sup> division. — 2<sup>e</sup> bureau. — N<sup>o</sup> 410/38 T<sup>1</sup>. — N<sup>o</sup> 12100 de sortie.

Bruxelles, le 19 décembre 1893.

*A Monsieur Belpaire, président de la Commission internationale  
du Congrès des chemins de fer.*

Monsieur le président et cher collègue, comme suite à votre lettre en date du 13 décembre courant, n<sup>o</sup> 1607, j'ai l'honneur de vous faire connaître que l'Administration déférera au vœu émis par le Congrès et entreprendra l'étude demandée.

Veuillez agréer, monsieur le président et cher collègue, l'assurance de mes sentiments les plus dévoués.

*L'administrateur,*  
A. DUBOIS.

En exécution de cet engagement, l'Administration des chemins de fer de l'État belge vient de lancer la circulaire suivante :

ADMINISTRATION DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT BELGE.

DIRECTION COMMERCIALE.

Division des tarifs. — 2<sup>e</sup> bureau. — N<sup>o</sup> 3383/20 T<sup>1</sup>. — N<sup>o</sup> 1320 de sortie.

*1<sup>re</sup> annexe.*

Bruxelles, le 21 février 1895.

Messieurs, l'Administration des chemins de fer de l'État belge, qui possède des relations directes avec presque tous les chemins de fer de l'Europe, s'est occupée de la question de savoir s'il ne serait pas possible d'établir pour les marchandises de grande vitesse un tarif commun international.

A cet effet, elle s'est adressée aux Administrations des différents chemins de fer de l'Europe continentale pour connaître les bases de leur tarif de grande vitesse, en service international. Ces bases sont très variables de pays à pays et même de chemin de fer à chemin de fer d'un même pays. Leur examen, cependant, a permis de constater que celles appliquées sur les lignes allemandes et françaises ne présentent pas entre elles, jusqu'à une distance de près de 1,000 kilomètres, des différences bien notables.

Étant donnée cette situation, et tenant compte de l'importance des réseaux allemands et français, l'Administration des chemins de fer de l'État belge a pensé qu'un tarif international commun dont les bases se rapprocheraient de celles des tarifs allemands et français réaliserait déjà un grand progrès. Elle a en conséquence élaboré un *projet* de tarif conçu dans cet ordre d'idées et dont vous trouverez ci-joint deux exemplaires d'un résumé succinct.

Ainsi que vous le remarquerez, le projet de tarif ci-annexé limite les relations internationales directes aux seuls chemins de fer des pays ayant adhéré à la convention internationale de Berne.

Cela tient à ce que la législation qui régit les transports sur les chemins de fer des pays qui n'ont pas adhéré à ladite convention diffère sensiblement de celle consacrée par ce dernier arrangement et constitue, par ce fait, un obstacle à l'établissement d'un tarif international commun à tous les chemins de fer de l'Europe.

En soumettant ce travail préparatoire à votre examen, nous pensons qu'il est nécessaire de donner quelques indications et explications sur chacune des parties de ce projet de tarif.

#### 1<sup>o</sup> Règlement.

Le projet de tarif se borne à dire que les transports tombent sous l'application des dispositions de la convention internationale de Berne, ainsi que des dispositions additionnelles à cette convention.

Ces dispositions devront être condensées sous la forme d'un livret réglementaire pour les transports à grande vitesse.

#### 2<sup>o</sup> Prescriptions générales concernant l'application du tarif.

Le § 1<sup>er</sup> exclut de l'application du tarif les envois de 5 kilogrammes et moins de et pour l'Autriche-Hongrie et la Suisse, parce que le transport de ces envois, dans ces pays, est monopolisé par la poste.

Le § 2 fixe à 10 kilogrammes le minimum de poids à taxer. Ce taux semble pouvoir être admis, bien que, dans certains pays, il soit de 20 kilogrammes.

Le § 3 stipule que le double de la taxe sera perçu pour les transports à effectuer par trains express. Ce mode de taxation est déjà adopté par plusieurs chemins de fer dans leurs relations internationales.

§ 4. — Un tarif international commun direct n'est possible que si les prix en sont fixés par l'itinéraire le plus court entre le point de départ et celui de destination. Telle est la raison d'être de ce paragraphe.

Il est indiqué plus loin comment l'itinéraire le plus court doit être recherché.

Bien qu'il soit désirable de donner à ce tarif une application aussi étendue que possible, nous pensons cependant qu'il y a lieu de la limiter à un poids de 2,500 kilogrammes, attendu qu'au delà de ce poids, les chemins de fer qui ont adopté le système de tarif allemand perçoivent seulement le double de la taxe des classes générales A<sup>1</sup> et B, c'est-à-dire une taxe beaucoup moins élevée que celle de la grande vitesse. Les transports comportant un poids de plus de 2,500 kilogrammes continueraient à avoir lieu aux prix des tarifs communs aux différents chemins de fer, à moins que l'expéditeur n'en dispose autrement sur la lettre de voiture.

#### 3<sup>o</sup> Prix de transport.

Les prix de transport applicables aux envois de tout poids, comprennent des taxes variant avec la distance, plus une taxe fixe de 1 fr. 50 c. par tonne.

Ainsi qu'il a été dit plus haut, ces prix ont été établis de façon à les rapprocher autant que possible de ceux appliqués en Allemagne et en France et ce, pour les distances jusque 1,000 kilomètres, au delà desquelles les transports à grande vitesse se font rares. Ces prix sont tantôt légèrement supérieurs, tantôt légèrement inférieurs à ceux des tarifs de ces deux pays; il ne pouvait en être autrement.

Pour les autres pays, les écarts sont plus sensibles, mais il est à noter qu'il existe dans plusieurs d'entre eux des tarifs réduits pour les services directs et de transit.

Au surplus, ces écarts n'exerceront pas une influence sensible sur les recettes des divers chemins de fer, ces écarts étant parfois avantageux, parfois désavantageux; cela dépend des distances à envisager.

Un tarif international commun doit forcément, du reste, présenter la particularité qui vient d'être signalée et dont il n'y a pas lieu de se préoccuper outre mesure, en présence de l'avantage que ce tarif présentera tant pour le public, par suite de l'octroi d'une tarification uniforme de la grande vitesse, que pour les chemins de fer qui ne peuvent manquer d'y trouver une augmentation du nombre des envois à transporter.

Pour le moment, il ne semble pas nécessaire de prévoir, dans le tarif international commun, des prix réduits pour le transport des denrées alimentaires, car il n'en existe pas sur beaucoup de lignes de chemins de fer et, au surplus, si les Administrations de chemins de fer le désirent, cette lacune pourra être facilement comblée par la suite.

#### 4° Barème des prix de transport.

Il a semblé préférable d'indiquer les prix de transport par 100 kilogrammes au lieu de 1,000 kilogrammes, le public et les bureaux étant déjà familiarisés avec ce taux, qui est adopté pour la grande vitesse dans beaucoup des pays intéressés.

#### 5° Itinéraires.

Le § 4 des prescriptions générales concernant l'application du tarif stipule que les prix seront établis par l'itinéraire le plus court entre le point de départ et celui de destination. Les transports pourront néanmoins être dirigés par une autre route selon les convenances des chemins de fer.

Il n'est guère possible de publier une brochure indiquant, pour toutes les gares de l'Europe, les distances qui les séparent et les itinéraires à suivre, quand bien même on n'y mentionnerait que les distances et les itinéraires entre les gares principales. Le travail pour établir une telle brochure, qui comprendrait un nombre énorme de pages, serait considérable et peu en rapport avec l'importance du trafic.

Cette brochure, qui ne serait pas, du reste, d'un maniement facile, devrait à tout instant, c'est-à-dire à chaque ouverture de nouvelle ligne, subir de nombreuses modifications à arrêter au préalable de commun accord.

A notre avis, il faudrait se borner à dresser pour chaque pays un tableau indiquant les distances qui séparent chacune des gares-frontières de ce pays des stations à reprendre dans le tarif et des autres stations-frontières. Ce tableau renseignerait en tête les diverses stations-frontières en les séparant par pays voisin; ces stations seraient indiquées dans l'ordre topographique pour faciliter aux bureaux de départ la recherche de la frontière offrant l'itinéraire le plus court.

En marge, dans la première colonne, les stations à l'intérieur seraient renseignées dans l'ordre alphabétique avec, en regard, les distances qui les séparent des points-frontières placés en tête du tableau.

A l'aide des tableaux dressés pour chaque pays, les bureaux de départ pourront établir sans trop de difficulté et, par la pratique, avec facilité, l'itinéraire offrant la distance la plus courte jusqu'à destination.

Ce système a, en outre, cet avantage que lorsqu'il surviendra des changements, si peu sensibles que ce soit, dans les distances d'un pays, ils pourront être introduits immédiatement dans le tableau des distances de ce pays, à moins qu'ils ne nécessitent la revision complète de ce tableau. Dans tous les cas, la chose sera bien plus aisée que si une seule brochure contenait les distances totales entre chacune des stations des pays intéressés.

Les tableaux des distances par pays, établis de la manière indiquée ci-dessus, seront, en tout état de cause, indispensables pour la répartition des taxes.

#### 6<sup>o</sup> Répartition des taxes.

Les prix de transport comprennent un frais fixe de 1 fr. 50 c. par tonne. Le frais fixe est généralement partagé par moitié entre l'Administration dont dépend le bureau de départ et celle dont relève le bureau d'arrivée, quel que soit le nombre d'Administrations participant au transport.

On pourrait procéder de même pour la répartition du frais fixe de 1 fr. 50 c. dont question ci-dessus.

Les taxes variables sont le plus souvent réparties en attribuant à chacune des Administrations participant au transport, une part proportionnelle au nombre de kilomètres parcourus.

Il est à remarquer cependant que, comme c'est le cas ici, lorsqu'il s'agit de taxes à bases décroissant avec la distance, le système de partage cité ci-dessus lèse les intérêts des Administrations dont les lignes ne sont empruntées que sur un très faible parcours par rapport à la distance totale parcourue par l'envoi.

Cette considération a amené les Administrations françaises, lorsqu'elles ont introduit leur tarif général de grande vitesse, à adopter un autre système de partage destiné à obvier à cet inconvénient.

Ce système attribue à chacune des Administrations une part de la taxe totale (frais fixes non compris) proportionnelle à la taxe prévue au tarif pour la distance parcourue sur ses lignes.

Cependant, ce système donnerait lieu à quantité de calculs pour déterminer, dans chacune des relations, la quote-part des diverses Administrations, alors que les différences qu'il présente en faveur des Administrations dont les lignes ne sont empruntées que sur un faible parcours, ne sont pas bien grandes et nullement en rapport avec le travail que nécessite leur établissement.

Dans ces conditions, la question de la répartition des taxes devrait être réservée.

Quant à l'établissement des décomptes entre tous les chemins de fer intéressés, il n'y aura lieu de s'en préoccuper que lorsque l'entente sera parfaite sur le tarif à adopter pour le trafic international de grande vitesse et sur le mode de partage des prix de ce tarif.

\* \*

Nous ne nous dissimulons pas que l'entente au sujet d'un tarif de ce genre présentera de sérieuses difficultés.

La diversité des intérêts engagés et des bases de tarification actuelles est un obstacle d'autant plus grand que le nombre d'Administrations à rallier au système est considérable.

L'idée d'une tarification uniforme qui a trouvé une si générale et si admirable application dans le service postal, sera d'une application plus laborieuse pour les transports à grande vitesse parce que tous les chemins de fer ne sont pas, comme tous les services des postes, entre les mains de l'État.

Nous pensons cependant qu'il n'y a pas lieu de désespérer du succès.

La question est très importante; elle mérite d'être examinée de très près avec tout l'intérêt qu'elle comporte.

C'est dans cet ordre d'idées que nous prenons la confiance de la soumettre à votre bienveillante appréciation.

Les observations qu'elle soulèvera de la part des Administrations intéressées seront réunies par nos soins pour faire l'objet de l'ordre du jour d'une conférence internationale qui pourrait se réunir à Bruxelles, à une date à fixer ultérieurement.

Veillez agréer l'assurance de ma haute considération.

*L'Administrateur,*  
A. DUBOIS.

**ANNEXE.**

PROJET DE TARIF INTERNATIONAL COMMUN POUR LES TRANSPORTS DE MARCHANDISES A GRANDE VITESSE SUR LES LIGNES DES CHEMINS DE FER RÉGIS PAR LA CONVENTION DE BERNE LE 14 OCTOBRE 1890.

*A. Règlement.*

Les transports à effectuer aux prix du présent tarif tombent sous l'application des dispositions de la convention internationale sur le transport des marchandises par chemin de fer (Berne, 14 octobre 1890), ainsi que des dispositions additionnelles à cette convention, indiquées ci-après.

*B. Prescriptions générales concernant l'application du tarif.*

§ 1<sup>er</sup>. — Le tarif n'est pas applicable aux envois de 5 kilogrammes et moins de et pour l'Autriche-Hongrie et la Suisse ou transitant par l'un de ces deux pays.

§ 2. — Les prix de transport sont calculés d'après le nombre de kilogrammes. Les expéditions d'un poids inférieur à 10 kilogrammes sont taxées pour 10 kilogrammes; le poids excédant 10 kilogrammes est arrondi par 10 kilogrammes dans le sens de l'augmentation, toute fraction de 10 kilogrammes étant comptée pour 10 kilogrammes.

Les prix de transport sont arrondis par 10 centimes, étant entendu que les fractions de 5 centimes et plus sont comptées pour 10 centimes, tandis que les fractions de moins de 5 centimes sont négligées.

Le minimum de taxe à percevoir est de 1 franc par expédition.

§ 3. — Il est perçu le double de la taxe, dans le cas où le transport s'effectue par train express à la demande de l'expéditeur.

Le minimum de taxe à percevoir est alors de 2 francs par expédition.

§ 4. — Les prix sont fixés par l'itinéraire le plus court entre le point de départ et celui de destination.

§ 5. — Les prix du tarif comprennent les frais de chargement, de déchargement et de gare.

§ 6. — Pour les objets pesant isolément plus de 500 kilogrammes et pour ceux qui ne peuvent être chargés par les portières latérales dans les wagons, le chemin de fer peut exiger que le chargement et le déchargement soient effectués par les soins de l'expéditeur et du destinataire.

§ 7. — Pour les marchandises encombrantes, la taxe est calculée sur le poids augmenté de 50 p. c. et arrondi à la dizaine de kilogrammes dans le sens de l'augmentation.

Le minimum de poids à taxer est de 20 kilogrammes.

Les marchandises désignées dans la nomenclature ci-après sont seules considérées comme encombrantes.

§ 8. — Les animaux fraîchement abattus et la viande fraîche ne sont admis au transport aux conditions du présent tarif que soigneusement emballés.

§ 9. — L'enregistrement des transports au point de départ ne donne pas lieu à la perception d'un droit.

NOMENCLATURE DES MARCHANDISES ENCOMBRANTES (§ 7).

(Reproduire ici la nomenclature figurant dans les tarifs allemands.)

PRIX DE TRANSPORT D'UNE GARE QUELCONQUE DES CHEMINS DE FER DÉSIGNÉS A LA LISTE ANNEXÉE  
AU PRÉSENT TARIF, A UNE GARE QUELCONQUE DE CES MÊMES CHEMINS DE FER.

Articles de messagerie et marchandises à grande vitesse.

		Centimes.
Pour chaque kilomètre en excédent au delà de :	Jusqu'à 100 kilomètres. . . . .	31
	100 jusqu'à 200 kilomètres . . . . .	30
	200 — 300 — . . . . .	29
	300 — 400 — . . . . .	28
	400 — 500 — . . . . .	27
	500 — 600 — . . . . .	26
	600 — 700 — . . . . .	25
	700 — 800 — . . . . .	24
	800 — 900 — . . . . .	23
	900 — 1,000 — . . . . .	20
	1,000 — 1,100 — . . . . .	17
	1,100 — 1,200 — . . . . .	14
1,200 — 2,000 — . . . . .	12	
2,000 kilomètres . . . . .	10	

Par tonne et par kilomètre,  
plus 1 fr. 50 c par tonne de frais fixe.

(Voir le barème ci-après.)

PRIX DE TRANSPORT (frais de manutention compris).

Distances en kilomètres.		Distances en kilomètres.		Distances en kilomètres.		Distances en kilomètres.		Distances en kilomètres.	
Prix par 100 kilogrammes.		Prix par 100 kilogrammes.		Prix par 100 kilogrammes.		Prix par 100 kilogrammes.		Prix par 100 kilogrammes.	
Kilom.	Fr. C.	Kilom.	Fr. C.	Kilom.	Fr. C.	Kilom.	Fr. C.	Kilom.	Fr. C.
10	0 45	27	1 "	44	1 50	500	14 65	1,700	35 55
11	0 50	28	1 "	45	1 55	550	15 95	1,800	36 75
12	0 50	29	1 05	46	1 60	600	17 25	1,900	37 95
13	0 55	30	1 10	47	1 60	650	18 50	2,000	39 15
14	0 60	31	1 10	48	1 65	700	19 75	2,200	41 15
15	0 60	32	1 15	49	1 65	750	20 95	2,400	43 15
16	0 65	33	1 15	50	1 70	800	22 15	2,600	45 15
17	0 70	34	1 20	60	2 00	850	23 30	2,800	47 15
18	0 70	35	1 25	75	2 50	900	24 45	3,000	49 15
19	0 75	36	1 25	100	3 25	950	25 45	3,500	54 15
20	0 75	37	1 30	150	4 75	1,000	26 45	4,000	59 15
21	0 80	38	1 35	200	6 25	1,100	28 15	4,500	64 15
22	0 85	39	1 35	250	7 70	1,200	29 55	5,000	69 15
23	0 85	40	1 40	300	9 15	1,300	30 75	5,500	74 15
24	0 90	41	1 40	350	10 55	1,400	31 95	6,000	79 15
25	0 95	42	1 45	400	11 95	1,500	33 15		
26	0 95	43	1 50	450	13 30	1,600	34 35		





ALLEMAGNE (suite).

Des STATIONS-FRONTIÈRES ci-contre aux STATIONS ALLEMANDES ci-après :	STATIONS-FRONTIÈRES ALLEMANDES-BELGES							STATIONS-FRONTIÈRES ALLEMANDES-FRANÇAISES																
	Aix-T. (front.)	Bleyberg (front.)	Herbesthal	Welkenraedt	Uffingen (front.)	Gouvy (front.)	Schimpach (front.)	Benonchamps (front.)	Bettingen (front.)	Sterpenich	Athus *	Kodange (front.)	Mont-St-Martin (front.)	Fintsch (front.)	Audun-le-Roman (fr.)	Amanweiler (front.)	Batilly (front.)	Novéant (front.)	Pagny (front.)	Chambrey (front.)	Moncel (front.)	Avricourt (front.)	Ignéy-Avrilcourt (front.)	Alt-Münsterol (front.)

STATIONS-FRONTIÈRES ALLEMANDES-SUISSES							STATIONS-FRONTIÈRES ALLEMANDES-AUSTRO-HONGROISES																		
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

AUTRICHE-HONGRIE.

.....  
 BELGIQUE.  
 .....  
 FRANCE.  
 .....  
 ITALIE.  
 .....  
 PAYS-BAS.  
 .....  
 RUSSIE.  
 .....  
 SUISSE.  
 .....