

# JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

FASSIAUX

## **L'union des chemins de fer**

*Journal de la société statistique de Paris*, tome S26 (1886), p. 127-131

[http://www.numdam.org/item?id=JSFS\\_1886\\_\\_S26\\_\\_127\\_0](http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1886__S26__127_0)

© Société de statistique de Paris, 1886, tous droits réservés.

L'accès aux archives de la revue « Journal de la société statistique de Paris » (<http://publications-sfds.math.cnrs.fr/index.php/J-SFdS>) implique l'accord avec les conditions générales d'utilisation (<http://www.numdam.org/conditions>). Toute utilisation commerciale ou impression systématique est constitutive d'une infraction pénale. Toute copie ou impression de ce fichier doit contenir la présente mention de copyright.

NUMDAM

Article numérisé dans le cadre du programme  
Numérisation de documents anciens mathématiques  
<http://www.numdam.org/>

# L'UNION DES CHEMINS DE FER

Par M. FASSIAUX

SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DU MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER, POSTES ET TÉLÉGRAPHES DE BELGIQUE

---

Messieurs,

Je suis appelé à vous présenter des considérations sur les chemins de fer.

Ainsi le veut votre programme.

Ce sujet est si vaste, qu'il m'a fallu compter beaucoup sur votre bienveillance pour ne pas me dérober devant la tâche qui m'est imposée.

C'est qu'en effet, Messieurs, les chemins de fer comptent parmi les plus grands événements de notre siècle et c'est à bon droit que, dans une occasion récente, votre éminent président les a représentés *comme ayant modifié de la façon la plus complète, la nature et l'étendue des relations qui existent entre les différentes nations.*

Il a dit cela, en défendant, aux applaudissements du Sénat français, avec l'éloquence et l'énergie qui lui sont propres, la cause de la liberté commerciale, cet autre progrès que notre siècle peut aussi revendiquer.

M. Léon Say me permettra de lui rendre cet hommage que je formule avec la conviction que l'assemblée partage avec moi, que les belles paroles que je viens de rappeler sont l'expression de la vérité.

Il est indéniable que l'invention des chemins de fer produit une transformation si complète qu'on peut la comparer à celle qu'a produite l'invention de l'imprimerie.

Ce que l'une fait pour la transmission des idées, l'autre le fait pour le transport des hommes et des choses.

Aussi la locomotive est-elle pour moi la merveille des merveilles.

Et quand je vois ce cheval de feu prendre son élan vers les contrées les plus lointaines, je ne puis m'empêcher de m'écrier avec le poète :

Inclinons-nous, c'est le progrès qui passe!

C'est le progrès dans toute sa sublimité, car il porte dans le monde entier les bienfaits de la civilisation.

Vous me pardonnerez, Messieurs, cet accès de lyrisme, — qui est justifié par le sentiment que, plus d'une fois, j'en suis sûr, vous avez éprouvé vous-mêmes — et vous me laisserez croire que pour vous comme pour moi les chemins de fer doivent être considérés comme un instrument de paix et de bonheur pour l'humanité.

Dès lors, vous admettez aussi que tout ce qui tend à perfectionner cet instrument est digne des méditations des hommes qui, comme vous, sont les soldats du progrès.

Ainsi que je l'ai dit en commençant, le sujet que j'ai à traiter est des plus vastes et si je n'y prenais garde, votre bienveillance pourrait être mise à une rude épreuve.

Rassurez-vous cependant, je n'ai pas l'intention de faire un long discours.

Je veux, au contraire, me borner et ne vous parler que de l'*Union des chemins de fer*, sans même donner à cette grande question tous les développements qu'elle comporte.

J'espère que mes observations vous intéresseront, non seulement parce qu'elles visent un but dont la grandeur ne vous échappera point, mais encore parce qu'elles touchent de près à la solution d'un problème que les statisticiens ont plus d'une fois déjà essayé de résoudre sans y réussir, à défaut de l'union que je préconise.

Cette question n'est pas nouvelle. Elle est dans l'air depuis longtemps.

Cela est si vrai, qu'au Congrès tenu à Paris en 1878, l'honorable M. Delboy a pu dire, avec l'autorité qui s'attache à son nom, que l'Union ferrée se fera comme se sont faites l'Union métrique ou monétaire et l'Union postale et télégraphique, parce que le commerce, l'industrie, la politique, la civilisation, tous les intérêts sociaux enfin en ressentent la nécessité.

M. Delboy confirmait ainsi un vœu qui avait été exprimé quatre ans plus tôt à Berne, dans la seconde session du Congrès postal, pour la réalisation prochaine de cet immense progrès.

Comme toutes celles qui ont en vue un grand résultat, l'union ferrée a ses partisans et ses contradicteurs.

Ses partisans sont nombreux, parce qu'il est impossible de nier le bienfait qui résulterait de sa réalisation; mais ils ne sont guère militants, parce qu'ils s'arrêtent devant certaines difficultés qui sont plus apparentes que réelles.

Ses contradicteurs se déroberont à toute discussion. Ils croient avoir tout dit en criant à l'utopie.

Bref, pour beaucoup d'esprits, la question, quoique vieille, est encore dans les nuages.

Je vais essayer de l'en faire sortir en démontrant que la chose est réalisable et en indiquant par quels moyens on pourrait atteindre le but.

Mais auparavant, je dois faire justice du préjugé qui consiste à ne voir qu'une utopie, un rêve, une chimère, dans l'union dont il s'agit.

Il me suffira, à cet effet, de rappeler, comme l'a déjà fait un de nos plus éminents collègues, l'honorable M. Cochery, dans le beau discours qu'il a prononcé en inaugurant sa présidence, que la situation était absolument la même avant la conclusion du traité qui a consacré l'Union postale.

Alors aussi on disait: c'est une utopie, car on se trouve devant tant d'éléments différents qu'il est impossible de les concilier pour les ramener à l'unité rêvée.

On citait la diversité des tarifs par rapport à la progression du poids des lettres qui étaient taxées, chez les uns, sur la base de  $7\frac{1}{2}$  grammes, chez les autres sur celle de 10, de 15 et même de 16 grammes ou un Loth.

On ajouterait qu'il en était de même du régime des lettres valeurs, des mandats, papiers d'affaires, etc., etc., et que ces divergences se compliquaient d'une organisa-

tion essentiellement propre à chaque office, laquelle formait, avec les difficultés inhérentes au transit, un obstacle insurmontable contre l'adoption d'un système uniforme.

Enfin, on allait jusqu'à prétendre que les traités postaux étaient en corrélation intime avec les traités commerciaux et qu'à ce point de vue, ils avaient une portée politique qui rendait invincible la difficulté de faire accepter des règles générales pour les relations postales de peuple à peuple.

On disait tout cela et véritablement il y avait de quoi faire reculer les esprits les mieux disposés.

Cependant, vous le savez, l'œuvre a été accomplie et le monde entier en profite depuis dix ans, grâce au bon vouloir des gouvernements qui ont signé le traité de Berne et à la persévérance des hommes qui ont préparé et négocié ce traité.

Parmi ces hommes, il en est trois dont les noms devraient être écrits en lettres d'or sur le monument qui reste à élever pour glorifier un événement qui, certes, marquera dans l'histoire de l'humanité.

Ces noms sont ceux de MM. Kasson, promoteur de l'idée, délégué des États-Unis d'Amérique à la conférence préparatoire de 1863, Vandal, conseiller d'État, directeur général des postes en France, président de cette conférence, et Stephan, grand maître des postes germaniques, inspirateur et véritable auteur du traité de Berne.

Je saisis avec bonheur l'occasion qui m'est offerte de proclamer que c'est principalement à leur initiative et à leur foi robuste dans la bonté de l'œuvre grandiose dont je vous entretiens, que l'on en doit la réalisation.

Eh bien, Messieurs, s'il en a été ainsi pour la poste, pourquoi en serait-il autrement pour les chemins de fer ?

Est-ce que les différences de régime sont plus grandes ?

Est-ce que les difficultés sont plus insurmontables ?

Est-ce que dans des services nés d'hier la routine aurait plus d'empire que dans ceux qui, comme la poste, datent de Louis XI ?

Est-ce que l'on songe à tout bouleverser et à imposer aux diverses lignes ferrées un système d'exploitation qui pourrait aller à l'encontre de leurs droits et de leurs intérêts ?

Nullement.

Il s'agit purement, simplement, j'allais dire tout bonnement, tant la chose me paraît pratique, de faire adopter par tous les chemins de fer des règles communes qui permettraient d'effectuer les transports internationaux à des conditions telles que toutes les lignes pourraient être considérées comme n'en formant qu'une.

En d'autres termes, l'idée vise un régime simple et uniforme qui, comme celui des postes et des télégraphes, ne s'appliquerait qu'aux relations de peuple à peuple et qui, par conséquent, laisserait subsister pour le service intérieur de chaque administration, tous les droits qui lui sont acquis et que l'on respecterait à l'égal de ceux de la poste et des télégraphes.

Tel est le but à poursuivre.

Peut-on dire qu'il constitue un rêve ?

Assurément non, puisque ce rêve est réalisé pour la poste et en grande partie pour les chemins de fer eux-mêmes.

Oui, pour les chemins de fer eux-mêmes, puisque, partout où il en existe, la force des choses a fait que, dès le début, les administrations se sont entendues pour

assurer les relations directes au moyen de conventions de service mixte pour les relations intérieures et de service international pour les relations avec l'étranger.

Il en est ainsi en Belgique où le public n'a plus guère à distinguer entre les lignes ferrées, quant aux conditions de transport au dedans ou au dehors du pays.

Cela se voit aussi en Allemagne où l'on a le Verein, en Angleterre où l'on a le Clearing house et en France où l'on a le syndicat du chemin de fer de ceinture.

On peut constater, ici même, à n'importe quelle gare, qu'il est possible d'obtenir un billet direct de Paris pour Bruxelles, Berlin, Vienne, Londres, etc., et qu'il en est de même pour l'inscription et le transport des marchandises.

Il m'est donc permis de penser et de dire que des relations directes sont déjà établies sur une grande échelle dans l'ordre d'idées que je préconise et que, dès lors, il suffirait de réunir, en un seul, les arrangements partiels existants, pour doter les chemins de fer d'un régime général, qui certes rencontrerait une approbation aussi méritée que celle qui a été donnée avec tant d'unanimité aux Unions postale et télégraphique.

C'est, vous le savez, Messieurs, chose faite pour les petits paquets et vous conviendrez que ce résultat, qui, je le reconnais, n'a été obtenu qu'après de longues discussions, prouve à lui seul que l'union est réalisable et que c'est à tort que l'on s'arrêterait devant des difficultés de détail qui seraient d'autant plus facilement surmontées qu'elles n'ont point formé obstacle à l'arrangement concernant les transports auxquels je fais allusion.

Je sais que parmi ces difficultés, il en est une qui, plus que les autres, mérite de fixer l'attention.

Je veux parler du projet de législation internationale sur les transports par chemin de fer.

Mais précisément, on se trouve aujourd'hui fort à l'aise sur ce point, car beaucoup de chemin a été fait depuis l'ouverture des négociations y relatives, laquelle date de 1874.

En effet, si je suis bien informé, ces négociations sont sur le point d'aboutir.

Ainsi, l'objection que l'on pourrait vouloir en tirer, se retournerait contre ceux qui la produiraient, attendu que l'on se trouvera bientôt en possession d'un traité auquel auront participé les principaux chemins de fer exploités ou non par l'État et qui pourra être considéré comme formant avec le traité concernant les petits paquets, la deuxième étape vers l'union complète des chemins de fer.

Remarquez que je dis « les chemins de fer exploités *ou non* par l'État » et que c'est une réponse victorieuse à ceux qui ont prétendu que l'on ne peut assimiler les railways à la poste, parce que, pour celle-ci, on ne doit compter qu'avec les gouvernements, tandis que, pour les chemins de fer, il faut aussi compter avec des compagnies puissantes qui n'ont rien à voir dans l'intérêt général.

Il est bien évident, en effet, qu'il n'y a là qu'une difficulté apparente, car les faits que je viens de rappeler disent clairement que plus on rendra les relations faciles, plus on développera le trafic et plus, par conséquent, les entreprises de transport, quelles qu'elles soient, auront intérêt à adhérer aux arrangements qui produiront ce résultat.

En résumé, je puis donc constater, Messieurs, que plusieurs pierres sont déjà posées pour l'édification du magnifique monument qui s'appellera l'*Union ferrée* et que nous devons tous aider à ce que ce monument s'achève promptement pour le

bien de l'humanité : ce sera le couronnement de l'œuvre splendide et glorieuse des chemins de fer.

Je devrais m'arrêter ici, Messieurs, pour tenir la promesse que je vous ai faite au début, mais je m'aperçois que j'ai omis de faire ressortir l'intérêt qu'a notre Société à voir donner une solution à la question que je viens de traiter dans ses grandes lignes.

Je vous demande donc la permission de vous retenir quelques instants encore, pour vous faire remarquer qu'un des meilleurs fruits de l'Union ferrée serait de fournir le moyen pratique d'établir enfin une statistique de tous les chemins de fer dans la forme voulue, pour que l'on puisse comparer les résultats obtenus, sans avoir à craindre, comme aujourd'hui, les erreurs qui proviennent des divergences que présentent les méthodes suivies.

C'est ce que notre éminent collègue, M. Levasseur, a constaté dans le remarquable aperçu qu'il a publié dans votre dernier bulletin et dans lequel il est dit, à la page 279, que les bureaux internationaux qui fonctionnent à Berne publient tous les ans, d'après les indications fournies par tous les offices sur des formulaires identiques, des renseignements détaillés sur les services postaux et télégraphiques du monde entier.

C'est aussi ce qui sera démontré une fois de plus, je l'espère, dans le congrès des chemins de fer qui sera tenu à Bruxelles très prochainement et auquel, je le désire bien ardemment, plus d'un d'entre vous nous fera l'honneur de prendre part (1).

---

(1) Ce congrès a eu lieu, avec un plein succès, dans le courant du mois d'août 1885 sous la présidence de M. Fassiaux.

L'idée d'une union ferrée y a été hautement appréciée et vivement recommandée par le ministre des chemins de fer, postes et télégraphes de Belgique (M. J. Vanden Peereboom), dans l'éloquent discours qu'il a prononcé lors de l'ouverture du Congrès. (Note de la Rédaction.)

---