



INFORMATIONS



de la

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

21, rue de Louvain, Bruxelles.

Bulletin édité par le SERVICE DE PRESSE ET DE DOCUMENTATION
Tél. 13.18.70 — extensions 3013 et 3057.

H. D.	
A. D.	
P. P.	
G. N.	
G. D.	
A. L.	

Nr 111

6 octobre 1961.

REPRODUCTION SOUHAITEE.

Un document de première importance
sur les problèmes économiques des Chemins de fer.

L'Union Internationale des Chemins de fer groupe 49 Administrations ferroviaires, parmi lesquelles toutes celles des 17 pays de l'Ouest de l'Europe Membres de la Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT). Elle vient, à ce titre et sur la demande de cette Conférence, de publier un mémoire intitulé "Les problèmes économiques des Chemins de fer des pays Membres de la Conférence Européenne des Ministres des Transports".

On ne saurait trop louer l'initiative de la CEMT, qui, au moment où l'Organisation de Coopération et de Développement Economiques a pris un nouveau départ et où les Six pays de la Communauté Economique Européenne accélèrent la cadence de leurs réalisations, a compris toute l'importance du problème international des transports dans l'expansion des échanges. Si elle s'est adressée au Chemin de fer pour en préciser les données et pour suggérer des solutions, c'est d'abord parce que la situation financière des Réseaux ferrés est devenue, du fait du développement des autres modes de transport, un sujet de préoccupation pour de nombreux gouvernements, c'est aussi parce que l'Union Internationale des Chemins de fer a déjà présenté plusieurs mémoires sur ce sujet et a ainsi acquis une qualification spéciale pour donner une base sérieuse aux travaux ultérieurs de la Conférence des Ministres. Les milieux intéressés, notamment les transporteurs professionnels et la Chambre de Commerce Internationale, seront maintenant appelés à discuter le mémoire de l'Union et il est permis d'espérer que les Ministres des Transports aboutiront à des conclusions concrètes. Celles-ci seraient d'ailleurs particulièrement opportunes au moment où la Communauté Economique des Six Pays s'efforce, en application du Traité qui l'a constituée, de définir une politique commune des transports.

Car telle est finalement la question qu'on résume habituellement sous la rubrique de "coordination des transports". Il s'agit d'assurer la coexistence des divers modes de transport, en réduisant au maximum les doubles emplois et les gaspillages.

C'est bien sur ce plan élevé que l'Union Internationale des Chemins de fer a voulu se placer en répondant à la demande des Ministres des Transports. Comme elle l'indique, en effet, dans l'introduction de son mémoire, elle s'est efforcée "d'écarter les conceptions inspirées d'un souci étroit de défense systématique des intérêts propres des Réseaux, dans la pensée que cette recherche loyale des solutions les meilleures pour la collectivité pourra faciliter le rapprochement des points de vue et aboutir à des réalisations effectives".

0

Après avoir, dans une première partie, fait ressortir les aspects essentiels de la situation actuelle, en mettant notamment en évidence les caractères spéciaux du transport, le mémoire présente des suggestions détaillées quant aux mesures à adopter qu'il classe en deux groupes : celles qui concernent le Chemin de fer lui-même et celles qui, au delà du seul Chemin de fer, tendent à une meilleure organisation de l'ensemble des transports. Ces suggestions font respectivement l'objet des deuxième et troisième parties du rapport.

Le Chemin de fer entend donc, en premier lieu, ne pas négliger le rôle important qu'il jouera lui-même en continuant ses efforts d'adaptation et de modernisation, aussi bien en matière commerciale qu'en matière technique. Nul doute que les Gouvernements apprécient cette volonté arrêtée des Réseaux de mettre en oeuvre tous leurs moyens propres pour poursuivre leur rénovation.

Précisant ses conceptions, le Mémoire insiste sur le fait que le Chemin de fer de demain doit avoir, autant que possible, les possibilités et la structure d'une entreprise industrielle et commerciale, disposant d'une large autonomie pour sa gestion et en mesure d'assurer son indispensable équilibre financier. Bien entendu, une telle orientation, d'ailleurs déjà largement amorcée sur certains Réseaux, suppose l'assistance des Autorités supérieures, qu'il s'agisse des mesures d'adaptation structurelle et technique du Chemin de fer, de ses possibilités d'action commerciale, des facilités à lui donner pour les investissements importants qu'il doit faire, aussi bien que de la présentation de ses comptes qui, grâce à l'opération dite de "normalisation des comptes", doivent mettre en lumière le bilan réel de son exploitation.

0

Mais, comme le fait observer le Mémoire, dès les premières lignes de sa troisième partie, les mesures propres au Chemin de fer, pas plus d'ailleurs que celles qui interviendraient isolément pour tout autre mode de transport ne suffiraient pas à elles seules à réaliser une répartition naturelle du trafic entre les divers moyens de transport. L'interpénétration de ces moyens exclut, en effet, les solutions partielles et c'est la raison pour laquelle le mémoire croit indispensable d'élever le débat et de le faire porter sur la recherche d'un "système optimum de transport permettant un bon emploi des moyens pour la collectivité, tout en donnant satisfaction à la fois aux usagers et aux transporteurs".

C'est là que se situe le point culminant du document et que les Réseaux exposent les principes auxquels ils sont attachés. En bref, écartant les solutions artificielles ou autoritaires, ils entendent se référer le plus possible au libre jeu des lois économiques. Ils considèrent donc que la concurrence doit être le moteur essentiel, mais une concurrence soumise à certains préalables car, comme l'explique le Mémoire, une liberté intégrale ne peut être envisagée dans ce domaine en raison des caractères propres du transport et de leurs conséquences. Pour employer les termes même du document, il s'agit d'une "saine concurrence", dont le Mémoire définit avec précision les trois conditions, à savoir :

- qu'aucun des modes de transport ne dispose d'avantages ou ne soit affecté de charges ou d'obligations autres que ceux qui résultent de sa nature propre : cette condition est désignée sous le vocable d'"égalisation des conditions de départ",
- que l'utilisateur exerce un libre choix du mode de transport en fonction de tarifs tenant compte des prix de revient et de la situation du marché et permettent l'équilibre global de chaque entreprise;
- qu'on prenne enfin spécialement en considération le souci de la collectivité,

tout cela sans exclure, bien entendu, une collaboration permanente des divers modes de transport dans le cadre des mesures dites de "coordination technique", par exemple l'emploi des containers et les moyens de transport rail-route.

Sur un tel terrain, les Chemins de fer devraient trouver l'assentiment des autres transporteurs aussi bien que celui des industriels et des commerçants.

Tout en se plaçant ainsi dans une atmosphère de large compétition entre les modes de transport, le Mémoire met en évidence la "nécessaire intervention des Pouvoirs publics", hors de laquelle on ne saurait, à son avis, aboutir au respect indispensable du bon ordre et à la satisfaction des usagers. Quant au choix et à l'emploi des moyens d'intervention des Etats, il opte en faveur d'une certaine modération, permettant d'éviter à la fois

deux écueils : d'un côté, le laissez-faire, qui serait infailliblement générateur de désordre, de l'autre une action purement autoritaire, redoutée de tous, usagers et transporteurs, en raison du caractère artificiel qu'elle revêtirait.

Dans une quatrième partie, le mémoire traite avec plus de détail certains problèmes particuliers, notamment celui de la "coordination des investissements", nécessaire, sur le plan national comme sur le plan international, pour assurer un volume satisfaisant et un choix rationnel des importants investissements qu'impose le développement des transports. Il aborde aussi l'examen des faits nouveaux et capitaux que constituent la rapide expansion des transports aériens et la création des pipe-lines.

Une cinquième partie donne des conclusions générales, qui sont d'ailleurs reprises dans un résumé du mémoire, publié en même temps que le mémoire lui-même et qui en contient, sous une forme succincte tous les éléments essentiels.

0

Ainsi conçu, le document de l'Union Internationale des Chemins de fer vient à son heure, en présentant une synthèse cohérente du problème général de l'organisation et de l'emploi des transports. Il mérite un examen attentif de la part de tous ceux - et ils sont nombreux - qui sont intéressés à une solution rationnelle de ce problème. Il mérite aussi de recevoir une vaste audience dans le grand public qui y verra une importante collaboration à une oeuvre commune d'intérêt général.

