

INFORMATIONS

publiées par la

Association Belge des Amis
des Chemins de fer, A.S.B.L.
BRUXELLES

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

Siège social : 17-21, rue de Louvain, Bruxelles.

Bulletin n°102.

REPRODUCTION AUTORISÉE

1 Octobre 1952.

LA COORDINATION DES TRANSPORTS

par M. DELORY, Directeur Général de la S.N.C.B.

A plusieurs reprises, nous avons parlé des problèmes financiers de la Société Nationale, problèmes cruciaux qui sont toujours en tête des préoccupations de ses dirigeants.

D'année en année, d'étape en étape, on progresse; des résultats s'acquièrent.

Mais il reste beaucoup à faire.

Récemment encore, le gouvernement a admis, sur la proposition de M. le Ministre des Communications, que l'Etat paie dorénavant à la Société Nationale les prestations que celle-ci effectue gratuitement ou à prix réduit dans l'intérêt de la collectivité. Cela représente une indemnité de l'ordre de 500 millions par an.

On doit le répéter sans cesse, les difficultés financières de la Société Nationale trouvent leur cause réelle dans la disparité entre ses recettes et ses dépenses.

Alors que celles-ci sont à un coefficient de majoration par rapport à l'avant-guerre se situant un peu au-dessus de 4,50, ce qui est le cas de la plupart des industries, ses ressources sont inférieures à 3,25.

Voilà le drame.

Que faire ?

Porter les tarifs au niveau des dépenses ? Pas question.

L'économie du pays ne le supporterait pas et, de plus, on exposerait le trafic des Chemins de fer aux effets accentués de la concurrence dont nous parlerons tout à l'heure.

En avril 1946, la Société Nationale grâce à une augmentation de tarifs avait atteint l'équilibre de ses recettes et de ses dépenses.

Dans la suite, les dépenses en personnel et en charbon augmentèrent. Toute augmentation de tarifs fut refusée et la Société dut même appliquer les 10 % de réduction imposés par M. le Premier Ministre VAN ACKER.

En compensation, l'Etat accorda à la Société des subventions correspondant aux augmentations de dépenses. Cette méthode des subventions, que l'on a parfois critiquée, dura jusqu'en 1949.

Depuis 1950, elle est en voie de résorption et, suivant le plan de M. le Ministre des Communications, elle prendra fin en 1954.

On y a substitué :

- des augmentations de tarifs dans la mesure du possible,
- le paiement par l'Etat des prestations gratuites ou à prix réduit dans l'intérêt de la collectivité,
- de nouvelles économies.

A propos d'économies, il y a un chiffre qu'il est intéressant de vous citer.

Depuis 1946, la Société Nationale a réalisé des économies qui s'élèvent à 2,5 milliards par an.

Les causes du mal dont souffrait la Société Nationale sont connues; il a été dit et redit et prouvé qu'elles ne sont pas imputables à une mauvaise gestion.

Les remèdes sont lents à appliquer, principalement parce que chaque fois que l'Etat doit intervenir pour payer ce qui lui incombe, on se heurte inévitablement aux difficultés budgétaires.

Il reste quelques problèmes vitaux à résoudre :
le financement de l'électrification,
le renflouement du Fonds de renouvellement,
le problème des pensions.

Je ne vous en parlerai pas aujourd'hui. Cela nous conduirait trop loin.

L'an dernier, j'ai eu l'occasion de vous dire quelques mots des problèmes ferroviaires vus sous l'angle européen.

Cette fois, je voudrais me permettre de vous exposer quelques idées au sujet d'une question dont l'importance est immense et dont la difficulté de trouver une solution est telle qu'elle se pose dans tous les pays et que jusqu'à présent on peut dire qu'aucune solution convenable n'a été trouvée.

Il s'agit de la coordination des moyens de transport.

Bien que les transports aériens occupent en Belgique une position sans cesse croissante, je me bornerai à vous parler des trois concurrents principaux :

Le Rail,
l'Eau,
la Route.

Tout d'abord, situons la position respective de ces trois modes de transport.

En voyageurs.

En 1951, il y eut 11,8 milliards de voyageurs-km dont 4,6 par route et 7,2 par rail.

Le rail assure donc 61 % du trafic au lieu de 74 % en 1937 (8,7 milliards de voyageurs-km dont 6,4 milliards pour le rail).

En marchandises.

En 1951, il y eut 12,8 milliards de tonnes-km grosses marchandises :

Rail :	6,6 milliards de t-km
Eau :	3,5 milliards de t-km
Route:	2,7 milliards de t-km.

Le rail a assuré 52 % du trafic total. Il est intéressant de souligner l'évolution de la capacité de transport des marchandises en Belgique.

De 1937 à 1951, elle est passée de 19 à 25 milliards de tonnes-km.

La capacité du chemin de fer a légèrement diminué; elle est passée de 1.800.000 à 1.700.000 tonnes.

à 2.200.000 tonnes et celle de la Route de 140.000/

Celle de l'Eau est passée de 1.600.000 à 400.000 tonnes (78.000 à 150.000 véhicules).

Quant au trafic de ces trois modes de transport, avant et après la guerre, il se présente comme suit :

	1937	1951
	(milliards de t-km)	
Rail	6,7 (63%)	6,6 (52%)
Eau	3,2 (30%)	3,5 (27%)
Route	0,8 (7 %)	2,7 (21%)
	10,7 (100%)	12,8 (100%)

Il apparaît clairement de ce qui précède que si le Chemin de fer continue à jouer un rôle primordial dans les transports de notre pays, il a vu sa place se réduire sous l'action persistante de ses concurrents.

A quelles causes faut-il attribuer les effets de la concurrence dont souffre le Chemin de fer ?

Lorsque le chemin de fer jouissait d'un monopole de fait, il pouvait établir ses recettes au niveau de ses dépenses.

Actuellement, ce monopole de fait n'existe plus et le Chemin de fer a gardé toutes les obligations de l'ancien régime, obligations que ses concurrents n'ont pas.

Le Chemin de fer supporte les charges d'entretien et de renouvellement des voies, les charges de la signalisation et du gardiennage des passages à niveau.

Ses concurrents, la Route et l'Eau, ne supportent aucune charge de ce genre.

Le Chemin de fer doit accepter tous les transports qui lui sont présentés et doit conserver un effectif de matériel pour parer à toute éventualité, même à la défaillance de ses concurrents.

La Route et l'Eau ont la liberté totale d'accepter ou de refuser les transports qu'on leur offre.

Les prix de transport du Chemin de fer doivent être homologués et publiés au Moniteur.

Ceux de ses concurrents ont la plus grande souplesse.

L'absence de toute coordination a pour conséquence que chaque mode de transport se développe et se modernise, sans tenir compte des besoins généraux du pays.

Dans le transport des marchandises, le Chemin de fer a adopté le régime tarifaire ad valorem.

La marchandise paie ce qu'elle peut supporter sans affecter anormalement son prix de revient. Il en résulte que les marchandises de forte valeur paient plus; la Route trouve un terrain propice.

Quant à l'Eau, elle s'efforce d'enlever les transports massifs.

Le Rail a donc à lutter à ses deux extrémités et ne dispose généralement pour se défendre que de l'avilissement de sa recette.

Que faut-il faire pour supprimer ces inconvénients.?

Il faut mettre de l'ordre dans les transports.

Il faut mettre les différents modes de transport sur un pied d'égalité : obligations, infrastructure, tarifs.

Il faut mettre au premier plan l'intérêt général.

Lorsque les divers modes de transport seront placés sur un pied d'égalité, le choix ira incontestablement vers le mode optimum (prix et qualité du service).

Il est indispensable que pour établir une réglementation rationnelle des transports en ce qui concerne les transports publics, chaque mode dispose d'une organisation responsable.

L'absence d'organisation dans le domaine de la route est une cause essentielle de l'absence de coordination.

*
* *

Dans tous les pays, dans les organismes internationaux chargés de l'étude des transports, on a cherché des solutions à ces problèmes de coordination.

En Belgique, il existe une littérature importante.

Des commissions de coordination ont été créées. Des rapports ont été établis.

La Commission Gouvernementale qui est actuellement saisie du problème date de 1949.

Des suggestions intéressantes ont été faites dans le sens des remèdes préconisés plus haut.

Il en est deux que nous voudrions citer spécialement;

1° mettre tous les modes de transport sur un pied d'égalité sous le rapport des impôts, des charges d'infrastructure et des subventions éventuelles.

2° Envisager la création d'un "Fonds commun" alimenté selon des modalités à déterminer, qui dans le cadre de l'intérêt général prendraient en considération notamment l'écrémage du trafic par la route et les avantages que procurent certaines branches de notre économie.

Depuis lors, nos concurrents tendent aussi à avoir leur Fonds spécial (Fonds des routes et Fonds des voies navigables).

Avant de conclure, nous voudrions vous signaler que dans un grand pays voisin, la France, qui dans le domaine ferroviaire connaît aussi de sérieuses difficultés financières, certaines mesures législatives ont été prises récemment et dont nous croyons devoir citer :

1° La S.N.C.F. reçoit de l'Etat une contribution aux dépenses d'entretien et de renouvellement de la voie, d'entretien des ouvrages d'art et des installations de sécurité.

2° La S.N.C.F. reçoit de l'Etat une contribution aux dépenses de gardiennage des passages à niveau situés sur les routes nationales.

Cette contribution est, en principe, égale à la moitié de ces dépenses.

Le montant cumulé de ces deux contributions ne peut excéder 12 % des dépenses d'exploitation.

En contrepartie, la S.N.C.F. verse à l'Etat une redevance d'usage, fixée en % des recettes d'exploitation. Elle est de 2 % pour 1952 et augmentera chaque année d'un demi pour cent pour atteindre 5 %, taux auquel elle restera fixée.

En conclusion des considérations qui précèdent, nous voudrions vous dire que :

- les difficultés auxquelles se heurtent les divers modes de transport ne seront résolues sans que les pouvoirs publics prennent législativement, s'il le faut, les mesures nécessaires;
- il faudrait que le Gouvernement prenne sans plus tarder la mesure de mise sur pied d'égalité dans le domaine de l'infrastructure;
- il faudrait faire en sorte qu'il y ait dans les 3 modes de transport des instances responsables officielles qui puissent s'entendre et jeter ensemble les bases d'une coordination sous l'autorité du Gouvernement.

Nous avons toujours pensé que la coordination des transports doit s'établir par étapes et en créant le climat favorable d'où doit ressortir avant tout que cette coordination doit être bâtie sur l'intérêt général et en ayant comme objectif d'instaurer un système de transport aux meilleures conditions de prix et de qualité.

LE NOUVEL INDICATEUR DES TRAINS PARAITRA LE 5 OCTOBRE 1952.

La prochaine édition de l'indicateur officiel des trains paraîtra le 5 octobre 1952.

Elle sera bilingue et comportera deux sortes de brochures dont l'une - l'indicateur simple - contiendra les horaires des chemins de fer belges : trains et autobus (prix 20 francs) et l'autre - l'indicateur double - reprendra les horaires des divers moyens de transport de voyageurs, trains et autobus de la S.N.C.B., trains et autobus de la S.N.C.V., autobus des entrepreneurs privés (prix 30 francs).

La vente au numéro sera assurée :

- par les gardes-salles ou par les distributeurs dans les principales gares du réseau;
- par les bibliothèques des gares;
- par les libraires et marchands de journaux.

Dans les localités où la vente n'est pas organisée, les acheteurs pourront s'adresser au chef de gare, qui s'efforcera de satisfaire aux demandes le plus rapidement possible.

RESULTATS D'EXPLOITATION.

Le tableau ci-après donne les résultats du trafic pendant le mois de juin écoulé, comparés à ceux de la même période des années 1951 et 1938.

	1938 (1)	1951	1952
Nombre de voyageurs transportés	16.729.170	17.482.168	18.451.906
Nombre de voyageurs kilomètres	557.683.282	591.172.713	628.703.149
Nombre de tonnes de grosses marchandises transportées ..	5.919.754	5.969.912	5.189.569
Nombre de tonnes-kilomètres	420.910.954	534.796.622	476.382.327
Nombre de wagons chargés	436.126	328.978	280.515

(1) Y compris le trafic du Nord-Belge.

MARCHANDISES.

Nombre de wagons chargés par la clientèle.

Semaines	Combustibles	Divers	Total
24 au 30/8/52	21.919	47.487	69.406
31/8 au 6/9/52	21.587	43.478	65.065

Transbordements aux ports d'Anvers et de Gand.

Semaines	Port d'Anvers		Port de Gand	
	Tonnes de navire sur wagon	Tonnes de wagons sur navire	Tonnes de navire sur wagon	Tonnes de wagons sur navire
24 au 30/8/52	54.000	94.600	15.720	12.385
31/8 au 6/9/52	54.900	104.300	22.959	5.855

TARIF BELGE - ALLEMAND POUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES

Le tarif belge-allemand est entré en vigueur le 1er mai 1952. Il n'était cependant, depuis cette date, applicable qu'aux envois de détail et à quelques transports par wagon complet relevant de quatre tarifs spéciaux.

Par la publication, le 15 septembre 1952, de la classification des marchandises, il embrasse l'ensemble du trafic belge-allemand puisqu'il s'offre à tous les modes de transport tant à ceux en grande vitesse qu'en petite vitesse, tant aux envois par wagons complets qu'aux simples colis de détail.

Le tarif est divisé en cinq fascicules :

- Ière Partie, section A : Conditions générales d'application
- Ière Partie, section B : Classification des marchandises
- IIe Partie, fascicule 1 : Liste des gares avec affectation et distances
- IIe Partie, fascicule 2 : Tableaux des prix de transport
- IIIe Partie, fascicule 3 : Tarifs spéciaux.

Les conditions de transport du tarif belge-allemand ne constituent pas une simple juxtaposition des conditions réglementaires belges et allemandes. Dans la mesure du possible, l'on s'est attaché à unifier les principes de taxation de manière à les rendre valables sur l'entièreté du parcours. C'est ainsi que le principe général de taxation des envois a été fixé comme suit pour les deux parcours :

- Les envois chargés par le chemin de fer sont toujours taxés aux prix du tarif des charges incomplètes;
- Les envois chargés par l'expéditeur sont taxés soit d'après le prix de la classe déterminée par la classification des marchandises sur un minimum de poids de 5.000 kgs par wagon, soit d'après les prix du tarif des charges incomplètes (sur un minimum de poids de 2.500 kgs lorsqu'il y a emploi exclusif du wagon), la taxe la plus réduite étant seule retenue.

Lorsque l'expéditeur remet en même temps au transport plusieurs wagons chargés de la même marchandise pour un même destinataire, la taxe est établie d'après la série de prix correspondant au poids total des wagons et ce, tant pour le parcours allemand que pour le parcours belge.

Pour certains transports soumis à des conditions particulières de taxation sur l'un ou l'autre réseau, le tarif direct abandonne ces particularités et s'en tient, pour leur taxation, aux prescriptions de taxation ci-dessus indiquées. Tel est le cas notamment pour les véhicules, les masses indivisibles et les objets de longueur exceptionnelle qui sont taxés d'après les règles qui président à la taxation des marchandises en général. Tout au plus a-t-on fixé pour ces marchandises un minimum de poids à taxer lorsqu'elles sont remises au transport comme charges incomplètes.

Quant aux marchandises encombrantes, celles qui figurent dans la liste du tarif direct sont celles qui sont considérées comme telles à la fois par le tarif belge et par le tarif allemand.

Enfin, également dans un but d'uniformité, en présence des divergences que présentent les tarifs intérieurs belge et allemand en ce qui concerne les matières et objets nécessaires à la protection du froid et de la chaleur, des envois de denrées alimentaires, le tarif direct dispose que ces matières et objets sont transportés gratuitement jusqu'à concurrence de la quantité indispensable à la protection de ces produits au cours du transport.

La classification des marchandises qui vient d'être publiée est établie, suivant le modèle adopté par l'Union Internationale des Chemins de fer, par groupe de marchandises de même nature avec éventuellement, des notes explicatives précisant la tarification à appliquer. Elle est subdivisée en 21 sections qui comportent au total 86 chapitres. Une table alphabétique des marchandises permet par un numéro d'ordre de les situer facilement dans la nomenclature systématique.

Si le tarif direct constitue un instrument complet de tarification au service du trafic entre la Belgique et l'Allemagne, il ne s'applique pas de ce fait, dès à présent, à tout le trafic belge-allemand. Certes, les marchandises tarifées et les relations inscrites dans le tarif ont été déterminées par le trafic récent mais le trafic n'est pas immuable de nouveaux produits peuvent s'échanger entre les deux pays comme de nouvelles relations peuvent se révéler à l'avenir. Aussi, ce n'est que par une surveillance constante du trafic que ce document doit être adapté aux nécessités variables du trafic et c'est surtout par la collaboration des usagers qu'il peut se développer harmonieusement. Le cadre n'en est pas rigide, il permet toutes les adaptations. Déjà quelques tarifs spéciaux, sont publiés, d'autres suivront. Aux usagers de nous faire connaître leurs desiderata : qu'il s'agisse d'incorporer de nouvelles marchandises ou de nouvelles gares dans le tarif ou d'établir des tarifications spéciales répondant aux besoins de trafics déterminés, toutes les possibilités existent de satisfaire aux exigences du commerce et de l'industrie.

TRANSPORT COMBINÉ DE MARCHANDISES PAR CHEMIN DE FER ET PAR AVION.

L'attention du public est spécialement attirée sur l'existence d'un service de transport combiné de marchandises par chemin de fer et par avion.

Les envois sont acceptés dans toutes les gares du réseau et dirigés par premiers trains de voyageurs sur Bruxelles-Nord, où ils sont livrés à la Sabena.

La liste des 132 aérodromes de destination est tenue à la disposition du public dans les gares belges; elle intéresse 67 pays dont le Congo-Belge.

Des réductions importantes sont accordées sur les prix de transport pour les envois de 45 kg et plus.

TRAFIC DE MARCHANDISES BELGIQUE-CONGO.

La Société Nationale des Chemins de fer Belges rappelle que, d'accord avec la Compagnie Maritime Belge et les transporteurs congolais, elle a organisé depuis le 1er décembre 1950, un trafic de marchandises par charges complètes et par charges incomplètes, avec connaissement direct, entre toutes les gares belges et la plupart des localités du Congo belge.

Les formalités à accomplir sont réduites au minimum. Elles se règlent uniquement entre la gare de départ et l'expéditeur. Celui-ci n'a donc pas à prendre contact, ni avec la Compagnie Maritime Belge, ni avec un autre intermédiaire quelconque.

Les expéditions ne sont acceptées que franco de port jusqu'à la destination définitive au Congo, y compris les droits de douane. Ces frais doivent être payés à la gare de départ lors de l'acceptation des marchandises.

Les expéditeurs connaissent donc exactement la somme qu'ils doivent décaisser. Ils savent aussi que leur correspondant au Congo pourra entrer en possession de l'envoi, sans devoir payer quoi que ce soit.

Des connaissements négociables sont délivrés, à la demande des expéditeurs, pour les envois à destination d'un certain nombre de localités au Congo.

Toutes les gares belges possèdent la documentation nécessaire. Elles peuvent donc renseigner la clientèle sans hésitation.

Les Agences Commerciales des Chemins de fer Belges se tiennent aussi à la disposition des expéditeurs qui désirent être documentés d'une façon parfaite.

ADJUDICATION

Le mercredi 15 octobre 1952, à 14h30, à l'Hôtel des Chemins de fer, rue de Louvain, 21, à Bruxelles, sous-sols, salle du Mess, ouverture des soumissions pour la fourniture de fonds de wagons en résineux indigènes.

Le cahier des charges n° 2653-2-3 du 29/8/52 (Prix 5 frs) est en vente au Bureau des Renseignements concernant les adjudications, 29, rue Belliard, à Bruxelles (C.C.P. 249.600).

Ce bureau est ouvert au public de 9 à 12 h et de 14 h à 17 h. (fermé le samedi après-midi).

ARTICLES PARUS AU COURS DES 2^e ET 3^e TRIMESTRES 1952 DANS LES BULLETINS D'INFORMATIONS.

N° du
Bulletin

- 97 L'Electrification des Chemins de fer Belges.
- 97 Les manutentions au dépôt de la Direction de l'Electricité et de la Signalisation à Etterbeek.
- 97 Transport de bagages non accompagnés vers la Côte et certaines localités des Ardennes.
- 98 Les autorails de tourisme de la S.N.C.B.
- 98 Affiche de propagande.
- 98 Passages à niveau.
- 99 Grands pylônes pour l'électrification de la gare de Bruxelles-Nord.
- 99 Révision des sous-stations H.T. par le laboratoire du Service de l'Electricité et de la Signalisation.
- 99 Parkings pour autos et motos.
- 99 Introduction d'un barème dégressif pour les billets A.R.
- 100 Electrification de la ligne Bruxelles-Ostende. Alimentation de la nouvelle signalisation lumineuse.
- 100 Le Musée des Chemins de fer Belges.
- 100 Le triage mécanique des colis postaux à la gare de Bruxelles M.
- 101 Le train école de la signalisation (T.E.S.).
- 101 Mise en service de centres de dégroupage pour les envois de charges incomplètes.
- 101 Emission d'un nouveau timbre "Chemins de fer" de 300 frs.

Chacun des articles ou études parus dans les bulletins d'informations peut être fourni gratuitement en livraison séparée sur simple demande adressée au Bureau 61-21 de la Direction Commerciale de la S.N.C.B., 17-21, rue de Louvain, à Bruxelles.

(B)-45466-9-52-(510)-J.S.

Imprimerie de la S.N.C.B.

Dirigeant : R. VERMEULEN.

21/10/58