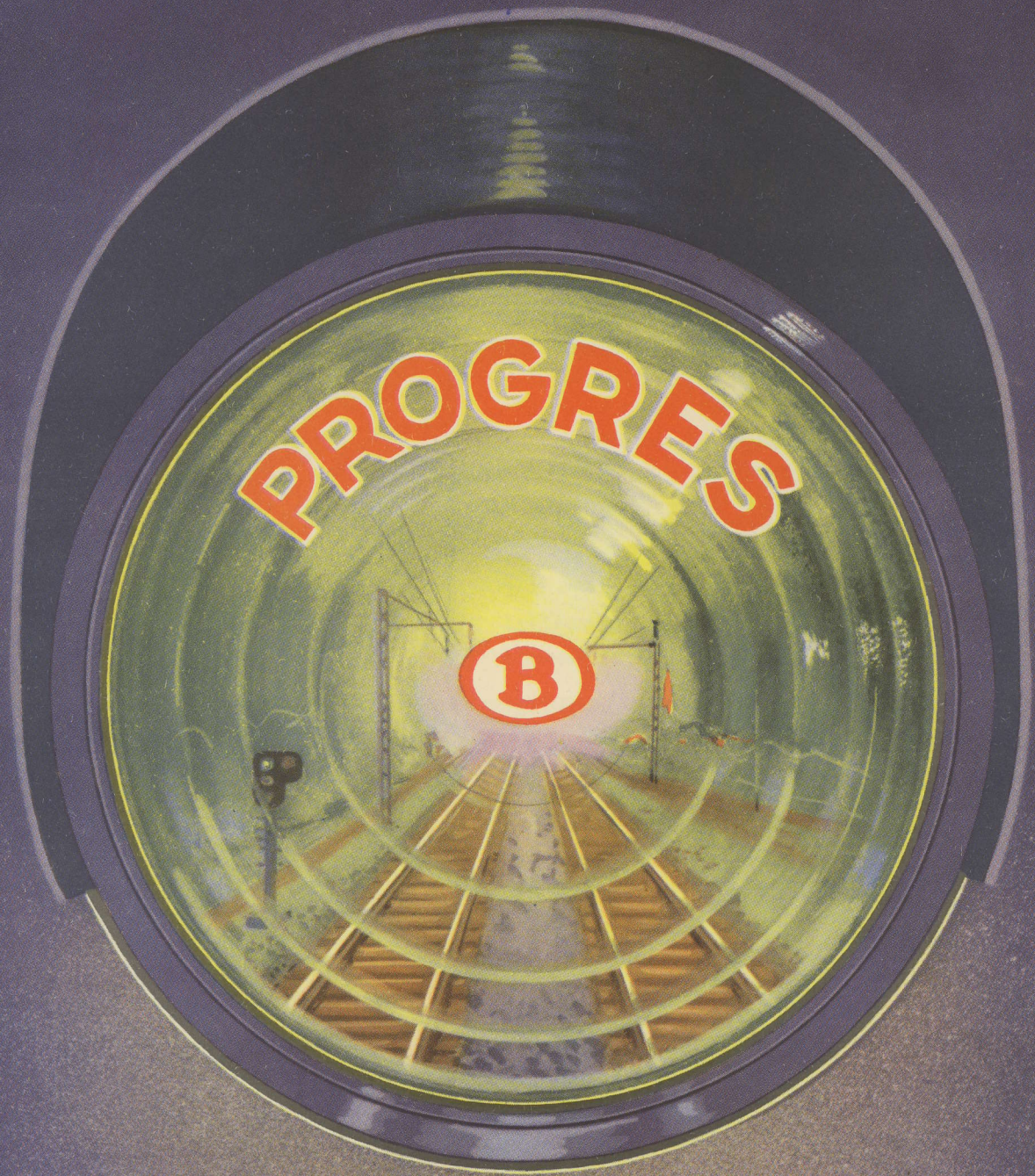


AU FIL DU RAIL

PAR FERNAND LEBBE

XXVI. — L'AVENIR DU RAIL



SECURITE

RAPIDITE

REGULARITE

EDITORIAL - OFFICE -- BRUXELLES

AU FIL DU RAIL

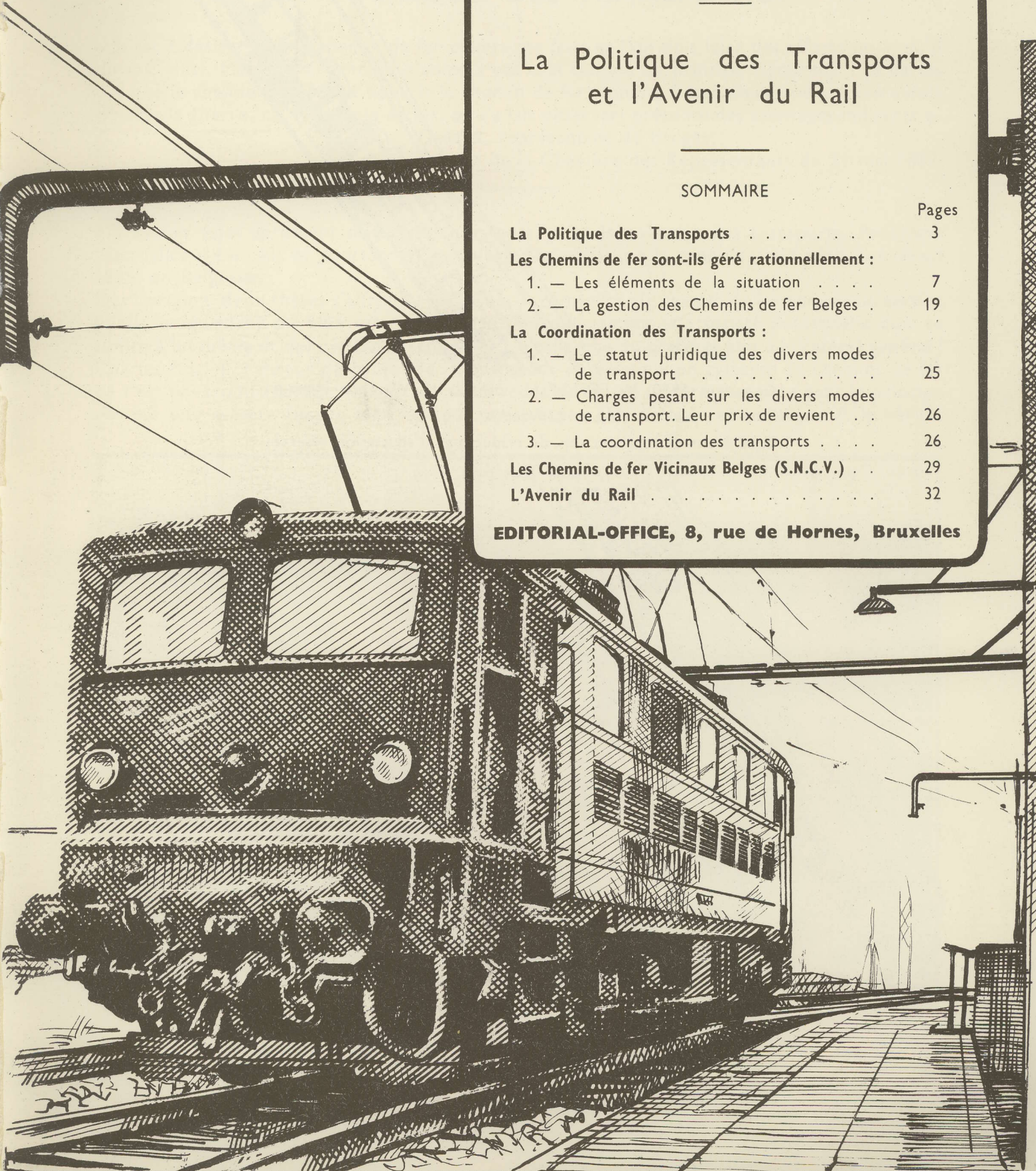
LIVRE XXVI

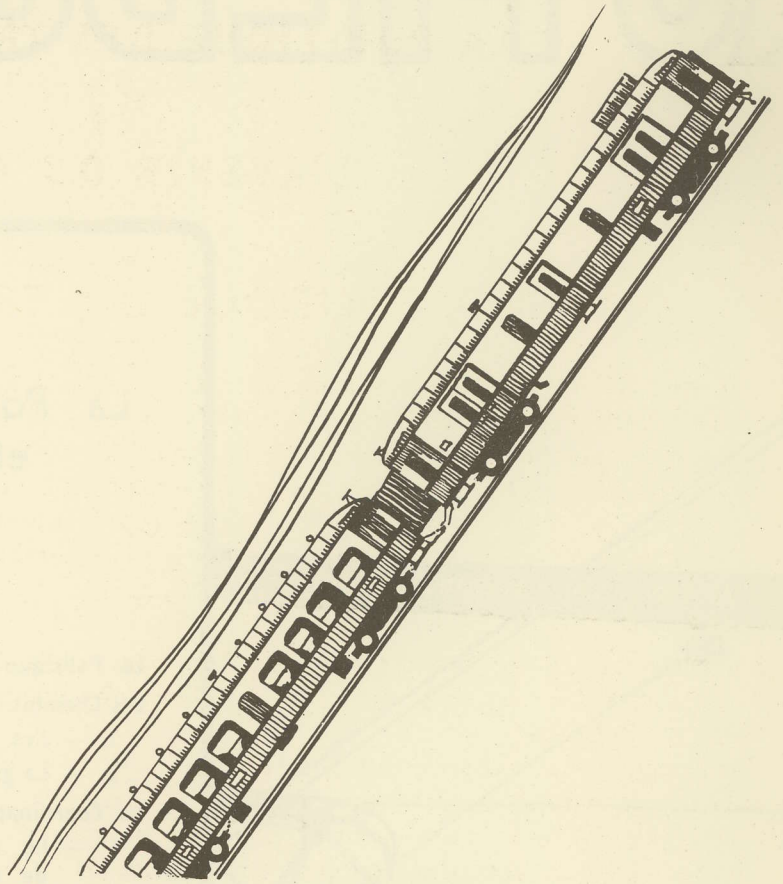
La Politique des Transports et l'Avenir du Rail

SOMMAIRE

	Pages
La Politique des Transports	3
Les Chemins de fer sont-ils gérés rationnellement :	
1. — Les éléments de la situation	7
2. — La gestion des Chemins de fer Belges	19
La Coordination des Transports :	
1. — Le statut juridique des divers modes de transport	25
2. — Charges pesant sur les divers modes de transport. Leur prix de revient	26
3. — La coordination des transports	26
Les Chemins de fer Vicinaux Belges (S.N.C.V.)	29
L'Avenir du Rail	32

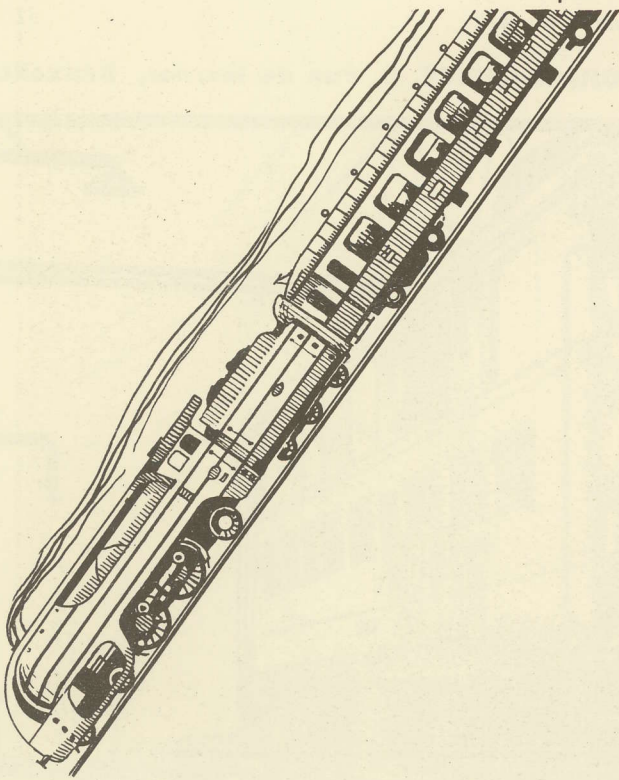
EDITORIAL-OFFICE, 8, rue de Hornes, Bruxelles





Copyright 1950, by EDITORIAL OFFICE H. Wauthoz-Legrand
(A. et J. Wauthoz, Succ^{rs})

Tous droits de reproduction, de traduction, d'adaptation réservés
pour tous pays.



LA POLITIQUE DES TRANSPORTS

ET

L'AVENIR DU RAIL

LA POLITIQUE DES TRANSPORTS

« Il est à désirer que le chemin de fer couvre ses frais et l'on doit faire des efforts pour qu'il en soit ainsi. Mais, cependant, je n'admets pas cela comme un principe rigoureux : je ne dis pas que le chemin de fer doit nourrir le chemin de fer, comme César disait que la guerre doit nourrir la guerre, car le chemin de fer, on l'a fait observer, présente des avantages indirects ».

Desaux, représentant de Bruges,

Séance de la Chambre des Représentants du 31 mai 1839.

S'il est un sujet âprement discuté de nos jours, c'est la politique des transports. Problème d'actualité s'il en fût et pourtant déjà soulevé dès avant que le premier train n'ait circulé en 1835, en Belgique.

Dès l'origine, deux thèses s'affrontèrent : Faut-il considérer le chemin de fer comme un **service public uniquement** ou bien est-ce un organisme qui comme une **société industrielle** doit se suffire à lui-même et dont le but essentiel est la recherche du **profit** et non de l'**intérêt général** ?

Charles Rogier, l'auteur du projet de loi instituant en Belgique un système de chemins de fer ne s'est pas trompé lorsqu'il déclarait : « La route de fer n'a pas été proposée dans le principe comme une mesure fiscale, mais comme une mesure commerciale et politique. A la vérité,



LE CHEVAUCHEMENT DES LIGNES A LINKEBEEK

à ceux qui nous objectaient que la route de fer ruinerait le pays et nous conduirait à l'hôpital, nous avons dit au contraire que le pays en retirerait, indépendamment des avantages commerciaux et politiques, accidentellement peut-être, des avantages pécuniaires ».

La thèse opposée fut défendue par le comte F. de Mérode en ces termes :

« Messieurs, si l'on a réclamé une augmentation de péage sur les chemins de fer, c'est qu'on a fait observer que les dépenses qu'ils occasionnent ne sont pas couvertes par leurs recettes. Puisque c'est le Trésor qui doit payer l'augmentation de la dépense, il est bien naturel que l'on cherche les moyens de décharger le Trésor.

» Je mets en fait qu'en Belgique, les quatre-vingt-dix-neuf centièmes des contribuables ne vont pas sur le chemin de fer; est-il raisonnable qu'ils paient pour que les autres voyagent par le moyen de la vapeur ? »

Ce à quoi Rogier répondait :

« Messieurs, l'honorable préopinant a dit que ce qu'il fallait obtenir du chemin de fer, c'est qu'il rapporte le plus possible; je suis parfaitement de son avis, seulement nous ne sommes plus d'accord avec ce qu'il faut entendre par les revenus du chemin de fer. D'après lui, les chemins de fer auraient été institués pour rapporter beaucoup d'argent; nous pensons qu'ils ont été institués pour transporter beaucoup de voyageurs et beaucoup de marchandises. Toutes modifications dans la législation ou dans l'administration des chemins de fer qui tendraient à restreindre ce transport, iraient contre la pensée qui a présidé à leur érection ».

Dans une vision claire de l'avenir, le grand poète Lamartine s'exprimait comme suit à la Chambre française, en 1838, lors des discussions de principe sur la construction et l'exploitation des chemins de fer : « Je ne veux pas que l'Etat se prive de son droit, qui est en même temps son devoir, de remettre gratuitement ou presque gratuitement au peuple, l'usage de la première de ses libertés, de la liberté, de la faculté, de la puissance de se servir, pour tous les besoins industriels, de la voie des chemins de fer. Avec les compagnies et les tarifs qu'elles vous demandent, vous faites agir l'Etat comme un être commercial, dont le lucre est l'objet, et non comme un être social qui n'a en vue qu'une grande faculté donnée au peuple. Votre système, c'est du bénéfice individuel pour les actionnaires; le mien, c'est du bénéfice social et vous n'êtes populaires que parce qu'on ne vous comprend pas ».

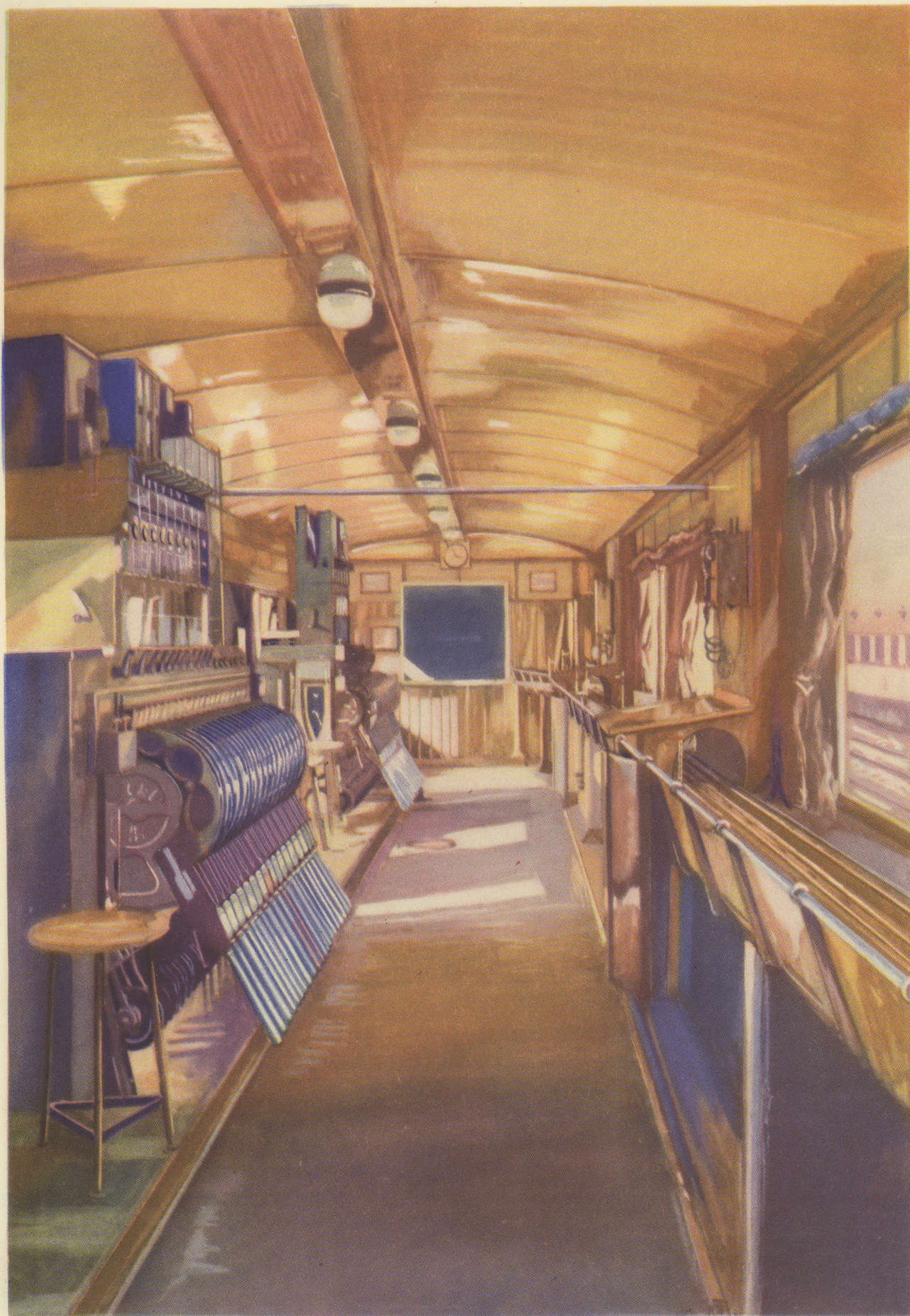
Il semble étonnant qu'après plus d'un siècle de discussions, l'accord ne se soit pas fait sur ce point : le chemin de fer est avant tout un service public et avant tout un puissant instrument économique mis au service de la nation tout entière.

Comme tout service public, qu'il s'agisse des chemins de fer, de l'armée ou de l'enseignement, il est évident que l'intérêt général commande qu'il soit administré rationnellement, c'est-à-dire qu'avec des dépenses minima l'on obtienne un rendement maximum. Toutefois, quels que soient les résultats obtenus, il faut que la charge qui découle du service public envisagé soit supportable pour la nation. Tant mieux si la conjoncture économique permet de transformer cette charge en profit, mais la notion de profit est exceptionnelle quand il s'agit d'un service public et on ne peut l'oublier.

Il s'ensuit que le rendement financier des chemins de fer, comme des autres moyens de transport du reste, qu'il s'agisse des transports par routes, air ou voies navigables, est essentiellement un problème politique si ceux-ci sont bien administrés d'un point de vue technique et administratif.

Il est évident que si l'Etat, pour des motifs de politique économique ou sociale, augmente ou tolère l'augmentation des dépenses et maintient ou diminue les recettes, si l'organisme est rationnellement géré, le résultat financier sera **non celui d'une exploitation mais celui d'une politique.**

Cela ressort nettement de l'extrait que nous donnons ci-dessous du rapport de l'exercice 1948 de l'Office de la Navigation, lequel gère 346 kilomètres de voies navigables belges (entre Anvers et Liège).



INTÉRIEUR D'UNE VOITURE DU TRAIN ÉCOLE DE LA S. N. C. B.

«La loi du 13 août 1928, créant l'Office de la Navigation, lui attribue le produit des droits de navigation et de taxes diverses et prévoit des subventions. Avant la guerre, grâce à une sage gestion, les recettes propres à l'Office de la Navigation dépassaient le montant de toutes les dépenses; en ces trois dernières années, à cause de la hausse des prix et des salaires, les recettes sont inférieures aux dépenses; en 1948, elles n'atteignent que 47 p. c. des dépenses.

» Le Gouvernement doit donc équilibrer les comptes de l'Office par une subvention. Le déficit provient de l'insuffisance de la majoration des taux des droits de navigation, dont le produit représente les huit dixièmes des recettes.

» En 1938, le taux moyen des droits de navigation, par tonne-kilométrique était de 1,027 centimes et en 1948, il était de 2,25 centimes; le coefficient de majoration n'est donc que de 2,1 alors que les dépenses de 1948 sont celles de 1938 affectées du coefficient 4,75.

» Pour qu'il n'y ait pas de déficit, il faudrait que les taux actuels des droits de navigation ou que le trafic soient multipliés par 2 ou 2,5; les taux ainsi obtenus dépasseraient le maximum fixé par la loi et la charge que peuvent supporter certaines marchandises.

» Nous croyons cependant qu'un certain « aménagement » des taux des droits de navigation hausserait les recettes au niveau des dépenses sans cependant écarter des marchandises de la voie navigable. Cet aménagement implique l'intervention du législateur.

» Pour augmenter les recettes, il faut compter sur l'accroissement du trafic. Les usines que l'on construit sur les bords des canaux font prévoir une augmentation prochaine du mouvement des marchandises ».

Cet extrait ressemble comme un frère aux conclusions du rapport de l'exercice 1948 présenté à l'assemblée générale des actionnaires du 27 mai 1949 par le conseil d'administration de la Société Nationale des Chemins de fer belges.



LOCOMOTIVE TYPE 101 ASSURANT LA REMORQUE D'UN TRAIN DE MARCHANDISES

« En résumé, nous pouvons affirmer que :

a) les recettes provenant des tarifs et qui ne sont qu'au multiplicateur 2,5 sont insuffisantes pour faire face aux dépenses qui atteignent le multiplicateur 3,6.

b) les dépenses qui ont déjà été réduites ces dernières années en de très fortes proportions, ne peuvent être considérées comme exagérées. Il est bien certain que l'achèvement de la restauration du réseau, la modernisation et notamment l'électrification, ainsi que la coordination des moyens de transport pourraient avoir pour conséquence d'augmenter les recettes ou de diminuer les dépenses.

c) l'augmentation massive des tarifs aurait une répercussion défavorable sur le trafic et il importe de fixer dans quelle mesure les tarifs nouveaux devront être basés sur le prix de revient. Dans ces conditions, et étant donné les circonstances actuelles, le régime des subventions semble être le seul applicable, mais nous devons nous opposer à ce que l'octroi de ces subventions serve de base à une critique de la gestion de la Société Nationale ».

Le choix entre une politique de subvention ou de majoration de tarifs est évidemment une question d'ordre gouvernemental. Mesurant la répercussion d'une majoration importante des tarifs sur la politique des prix et salaires, le gouvernement a choisi la solution des subventions.

Les régies de tramways dans les agglomérations bruxelloise et anversoise arrivent à des résultats et des conclusions analogues à celles de l'Office Belge de la Navigation et de la S.N.C.B.

Si d'autre part, on examine la situation des chemins de fer à l'étranger, notamment en France et en Angleterre, on remarque que les bilans établis sont pareillement déficitaires parce que les tarifs ne sont pas péréqués dans la mesure de l'augmentation des salaires et des prix des matières premières. C'est donc bien le résultat d'une politique voulue par les dirigeants des divers pays pour obtenir une stabilisation des prix et des salaires.

Alors que le chemin de fer assume des obligations de service public qui lui furent imposées

à une époque où il disposait d'un monopole de fait, ces mêmes dirigeants ont laissé se développer, quasi sans entraves, des techniques de transport nouvelles. Celles-ci au lieu de s'intégrer dans le système existant, en un ensemble harmonieux et rationnel, se sont développées en concurrentes du chemin de fer, profitant non seulement de leurs avantages naturels mais encore de ceux, à caractère artificiel, que leur conférait une totale liberté d'action tant en matière de choix des transports que d'application des tarifs. En résumé, l'on peut poser le problème comme suit :

1. — Les chemins de fer sont-ils **gérés rationnellement** comme doit l'être tout service public ?
2. — La **charge** qui résulte de la politique gouvernementale des subventions est-elle **supportable** pour la nation ?

3. — N'y a-t-il pas **pléthore de moyens de transport** et ceux-ci sont-ils utilisés comme l'indique la logique ?

Nous examinons dans les pages qui suivent les points 1 et 3 ci-dessus. Le point 2 est d'ordre purement politique et économique. Bien que ses aspects soient aussi intéressants que divers, son exposé nous entraînerait loin du cadre que nous nous sommes assigné dans cet ouvrage.



TRAIN A VOYAGEURS TRACTÉ
PAR UNE LOCOMOTIVE TYPE 29

LES CHEMINS DE FER SONT-ILS GÉRÉS RATIONNELLEMENT ?

I. — LES ÉLÉMENTS DE LA SITUATION

1. — Les déficits de la S.N.C.B.

Pour bien apprécier la situation financière actuelle de la S.N.C.B., il n'est pas sans intérêt de remonter à 1926, date de sa constitution.

— **Une première période**, s'étendant de 1926 à 1930 est caractérisée par une activité industrielle intense. Les exercices 1926 à 1930 sont bénéficiaires. Le boni total s'est élevé à 1.637 millions dont 1.621 millions ont été répartis entre les actionnaires et le personnel.

— **Une seconde période**, s'étend de 1931 à 1940. C'est une ère déficitaire. Elle débute avec la grande crise économique mondiale et se termine à la déclaration de guerre. Mais, même pendant la période de grande activité économique, en 1937, la S.N.C.B. n'enregistre plus de bénéfice malgré l'amélioration de son rendement, car elle doit faire face à une concurrence de plus en plus âpre.

A la déclaration de guerre, les pertes cumulées de 1931 à 1940 s'élevaient à 800 millions.

— **Une troisième période** commence en 1940. Elle est caractérisée par la guerre, l'occupation et les conséquences d'après-guerre.

A la fin de 1945, après la prise en charge de certaines dépenses de guerre et d'occupation, le mali était de 2.366,6 millions (y compris les 800 millions provenant des exercices 1931 à 1940).



PASSERELLE DE SIGNALISATION POUR VOIES ÉLECTRIFIÉES

En 1946, il y eut une perte de 1.149,2 millions, ce qui porte le mali total à 3.515,8 millions. Par un arrêté royal du 30 novembre 1946, l'Etat prit l'engagement d'assurer le service financier d'emprunts à contracter par la S.N.C.B., à concurrence de 3 milliards, en compensation de la charge de pensions incombant à la période d'exploitation du réseau par l'Etat, charge qui avait été reprise par la Société lors de sa constitution. En conséquence, les pertes cumulées furent ramenées de 3.515,8 à 515,8 millions.

En 1947, il y eut un mali de 961,5 millions; en 1948, un léger boni de 1,2 million de francs. Les pertes cumulées à la fin de 1948 s'élevaient à 1.359,1 millions.

2. — Les interventions de l'Etat.

Les interventions de l'Etat depuis 1946 furent (en dehors de la compensation de 3 milliards dont il a été question ci-dessus) :-

1946 : 640 millions — à titre de compensation pour la **hausse du prix des charbons** au 1er juillet 1946 et pour la **réduction de 10 p.c. des tarifs** imposée le 20 mai 1946 par le gouvernement.

1947 : 1.520 millions — à titre de compensation pour la hausse du prix des charbons et l'insuffisance des tarifs.

1948 : 2.350 millions — pour les mêmes raisons.

3. — Les avances de l'Etat.

Il ne faut pas confondre les interventions de l'Etat, dont il vient d'être question, avec les avances que ce dernier a faites à la Société Nationale des Chemins de fer Belges. Les premières ne concernent que le déséquilibre entre les recettes et les dépenses d'exploitation. Les secondes concernent la situation de trésorerie de la S.N.C.B pendant la guerre et l'immédiat après-guerre. De 1940 à fin 1947, moment où il a été mis un terme au régime des avances hors budget, l'Etat avait accordé à la S.N.C.B. un total d'avances en espèces et en nature s'élevant à environ 14,3 milliards de francs.

En vertu d'accords intervenus entre l'Etat et la S.N.C.B., ces avances ont été affectées à raison de montants de l'ordre de 3 milliards pour les dommages de guerre aux immeubles, de 5 milliards pour les dommages de guerre aux biens meubles (matériel roulant, etc.), de 3 milliards pour les transports pour l'occupant, de 200 millions pour prélèvements de recettes effectués en 1941 par l'occupant et de 200 millions pour créances diverses. Un montant de 2,9 milliards reste à charge de la S.N.C.B. et est à rembourser par annuités.

4. — L'évolution des tarifs et des recettes unitaires.

Les tarifs en application au 10 mai 1940 restèrent en vigueur pendant toute la durée de l'occupation et jusqu'en février 1945. Seuls les tarifs voyageurs furent majorés de 20 p.c., en 1942. Depuis la libération, les tarifs ont varié de la manière suivante :

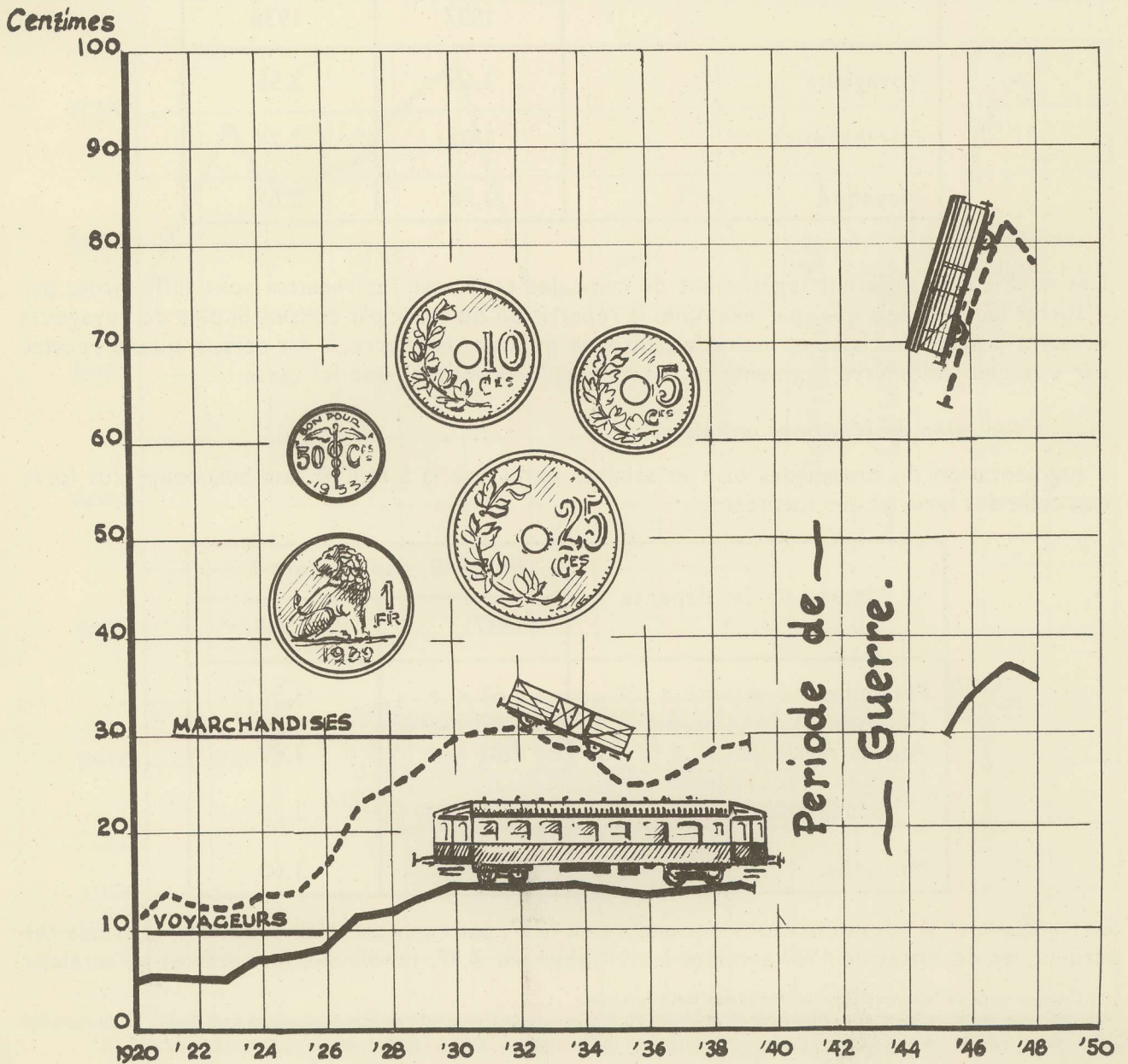
Dates	Voyageurs	Marchandises
1er février 1945	+ 25 p.c.	+ 50 p.c.
1er avril 1946	+ 50 p.c.	+ 50 p.c.
20 mai 1946	- 10 p.c.	- 10 p.c.
19 janvier 1948	comme au 1er avril 1946	comme au 1er avril 1946

La baisse de 10 p.c., décrétée par le gouvernement en 1946, montre à suffisance l'emploi que celui-ci a fait des tarifs ferroviaires en vue de stabiliser les prix et les salaires. Cette mesure, préjudiciable aux finances du chemin de fer, fut dictée par des considérations n'ayant aucun rapport avec son exploitation.

Le tableau ci-dessus indique que le niveau des tarifs est de 2,25 fois celui de 1940. Pour les

Recette unitaire moyenne (centimes papier)

Années	Voyageurs-km.	Tonnes-km.	Années	Voyageurs-km.	Tonnes-km.
1920	4,91	11,03	1934	14,30	28,11
1921	5,35	13,67	1935	13,70	25,06
1922	5,33	12,47	1936	13,10	24,57
1923	5,23	12,39	1937	13,40	26,08
1924	7,22	13,61	1938	13,88	28,64
1925	7,50	13,72	1939	14,21	29,09
1926	8,35	16,65	Période de guerre		
1927	11,50	23,06			
1928	11,90	24,33			
1929	13,20	26,48			
1930	14,70	29,75			
1931	14,50	30,46			
1932	14,10	30,72	1945	29,40	60,91
1933	14,50	28,76	1946	34,60	73,12
			1947	37,04	82,40
			1948	35,50	78,41



marchandises cependant, compte tenu du fait que de nombreux tarifs spéciaux à prix réduits n'ont pas été rétablis après la guerre, le multiplicateur est en réalité de l'ordre de 2,5. Par rapport à 1937 et 1938, ces coefficients deviennent :

Nature du trafic	Par rapport aux	
	Barèmes de 1937	Barèmes du 20 /1/ 1938
Voyageurs	2,50	2,39
Marchandises (1)	2,71	2,59

L'évolution des recettes unitaires (recettes par tonne-km. et voyageur-km.), se présente comme suit :

Nature du trafic	En 1948, par rapport à	
	1937	1938
Voyageurs	2,65	2,56
Marchandises	3,01	2,74
Moyenne.	2,76	2,61

Ces coefficients diffèrent légèrement de ceux des tarifs, car les recettes sont influencées par d'autres facteurs tels que, par exemple, la répartition du trafic par classes. Si plus de voyageurs utilisent la seconde classe et moins la troisième qu'avant la guerre, il est certain que la recette par voyageur-kilomètre augmente dans une plus forte mesure que les tarifs.

5. — L'évolution des dépenses unitaires.

L'augmentation du niveau des prix et salaires payés par la S.N.C.B. est beaucoup plus forte que celle des tarifs et des recettes :

Nature de la dépense	En 1948, par rapport à	
	1937	1938
Personnel en activité	3,61	3,50
Charbon	5,02	4,56
Autres matières	4,01	3,69
Fond de renouvellement (2) et dépenses diverses.	2,35	2,50
Moyenne	3,77	3,60

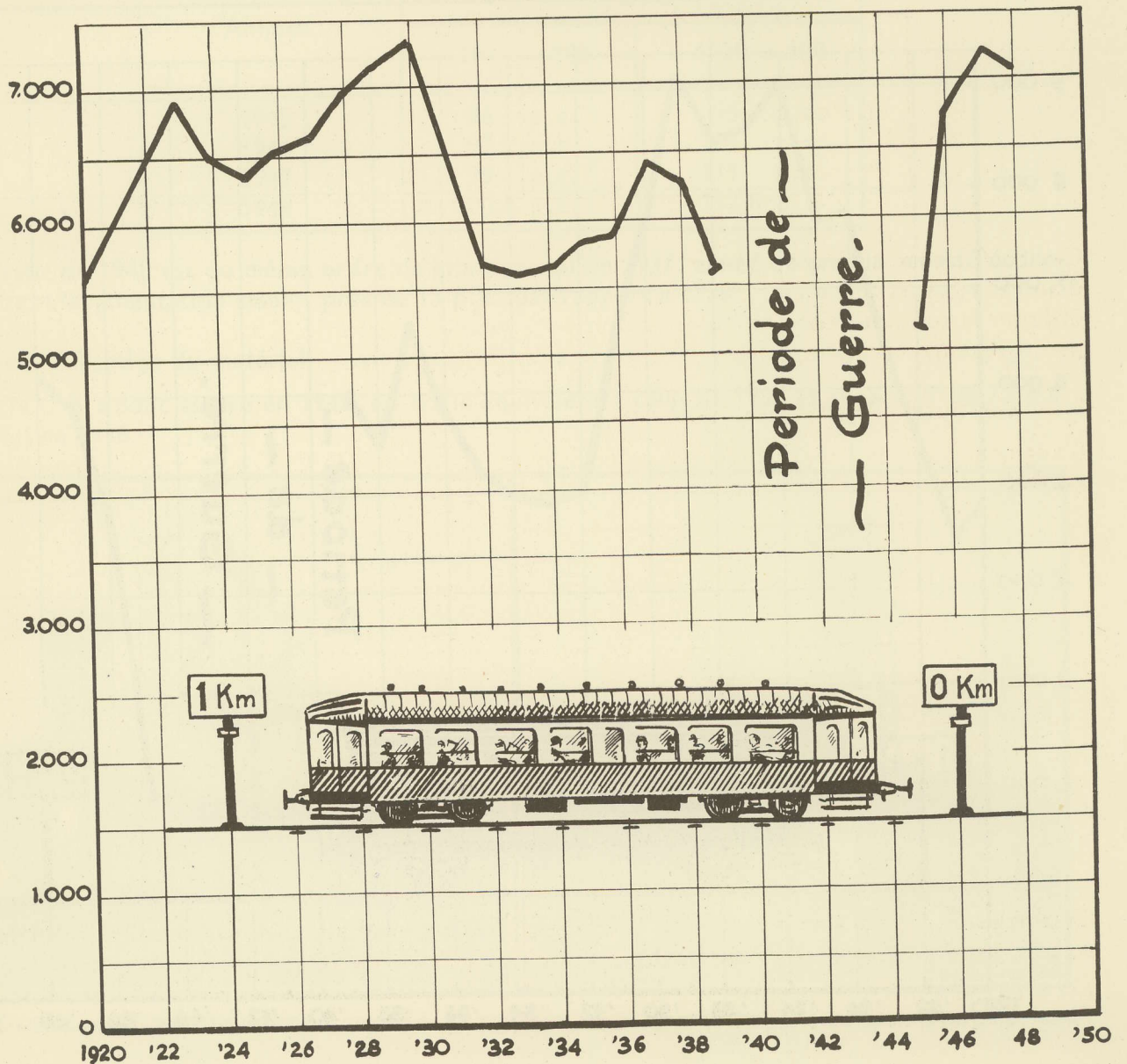
En conclusion : si nous nous trouvions encore en 1937, par exemple, mais avec les prix et salaires actuels, les dépenses de 1937 seraient à multiplier par 3,77, tandis que les recettes ne seraient

(1) Compte tenu de la suppression de nombreux tarifs spéciaux.

(2) Le Fonds de renouvellement représente le prélèvement fait en vue de l'amortissement industriel des installations et du matériel.

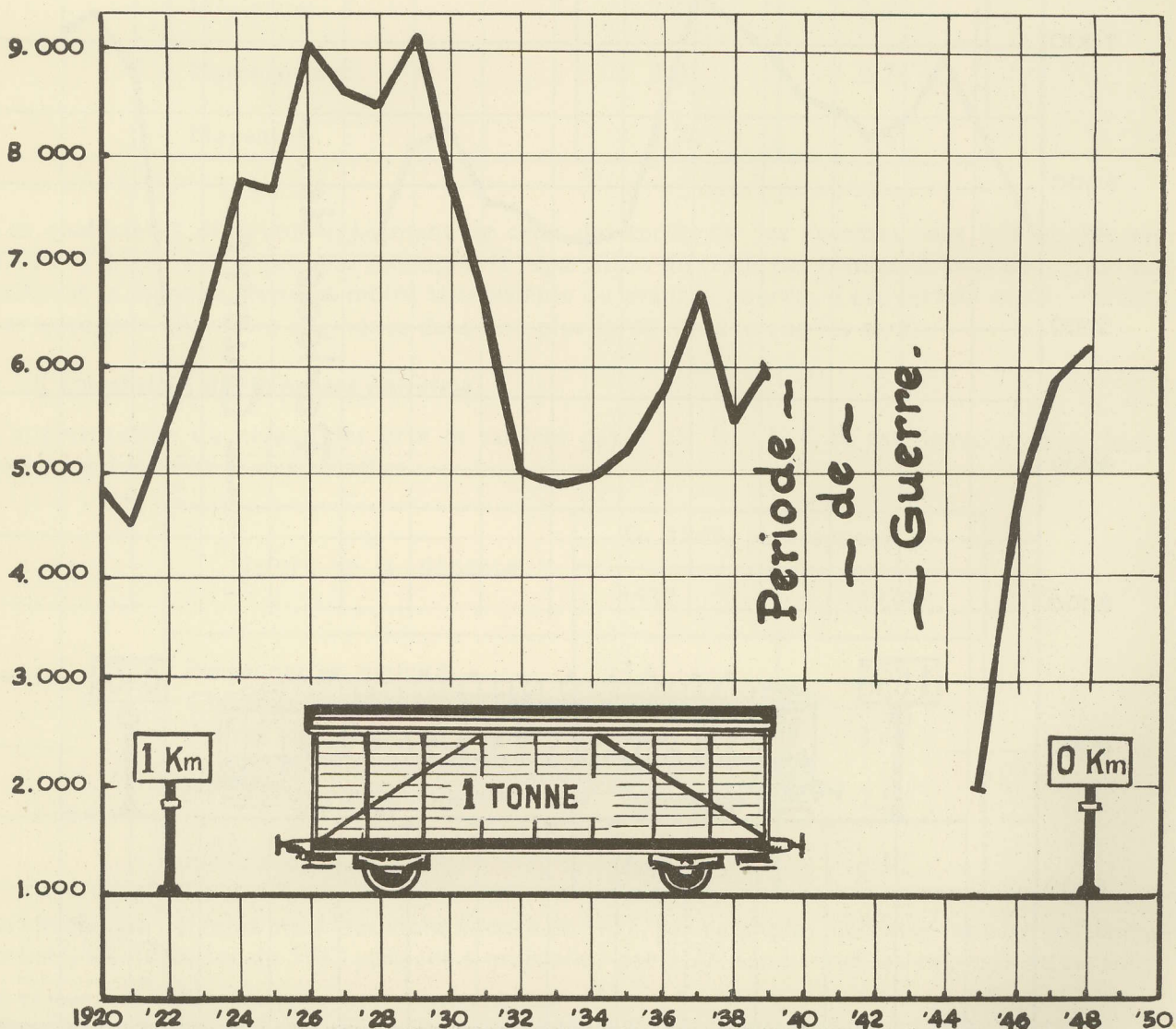
Evolution du trafic civil de la S.N.C.B. plus Nord Belge.

Années	Voyageurs-kilomètre	Années	Voyageurs-kilomètre
1920	5.503.000.000	1934	5.623.000.000
1921	5.959.000.000	1935	5.810.000.000
1922	6.450.000.000	1936	5.890.000.000
1923	6.907.000.000	1937	6.446.000.000
1924	6.492.000.000	1938	6.252.000.000
1925	6.347.000.000	1939	5.624.000.000
1926	6.554.000.000	période de guerre	
1927	6.647.000.000		
1928	6.976.000.000		
1929	7.168.000.000		
1930	7.332.000.000	1945	4.977.000.000
1931	6.485.000.000	1946	6.776.000.000
1932	5.672.000.000	1947	7.167.000.000
1933	5.592.000.000	1948	7.087.000.000



Evolution du trafic civil de la S.N.C.B. plus Nord-Belge.

Années	Tonnes-kilomètre.	Années	Tonnes-kilomètre.
1920	4.918.000.000	1934	4.931.000.000
1921	4.453.000.000	1935	5.184.000.000
1922	5.512.000.000	1936	5.757.000.000
1923	6.435.000.000	1937	6.729.000.000
1924	7.661.000.000	1938	5.496.000.000
1925	7.692.000.000	1939	5.992.000.000
1926	9.042.000.000	Période de guerre	
1927	8.597.000.000	1945	2.049.000.000
1928	8.528.000.000	1946	4.695.000.000
1929	9.166.000.000	1947	5.862.000.000
1930	7.756.000.000	1948	6.154.000.000
1931	6.579.000.000		
1932	4.974.000.000		
1933	4.890.000.000		



multipliées que par 2,76. Or, déjà en 1937, les dépenses étaient supérieures aux recettes. Comment, dans ces conditions, serait-il possible d'équilibrer un budget ?

6. — Le trafic.

Le trafic d'avant-guerre augmenté de celui du Nord-Belge, dont la S.N.C.B. a repris l'exploitation en 1940, s'établissait comme suit :

Nature du trafic	1937	1938
Millions de voyageurs-kilomètre. . .	6.446	6.252
Millions de tonnes-kilomètre de grosses marchandises	6.729	5.496
Total (unités de trafic)	13.175	11.748

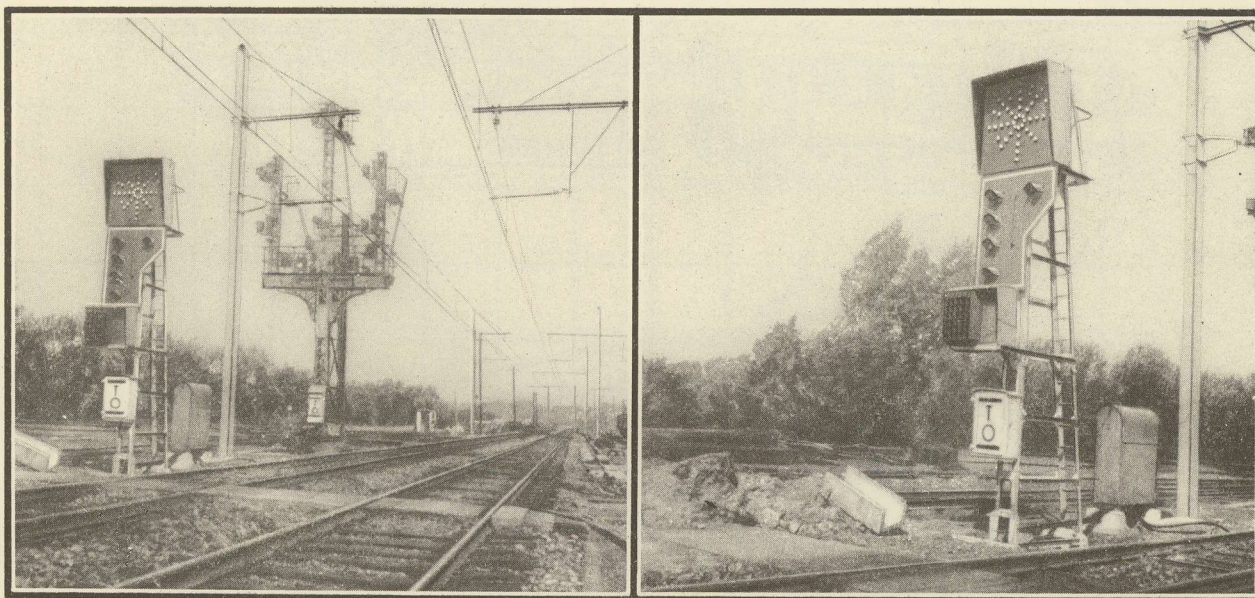
Le trafic total (voyageurs-km. + tonnes-km.) exprimé en p.c. de celui d'avant-guerre, a évolué de la manière suivante :

Années	Bases :	
	1937 = 100	1938 = 100
1945	86 p.c.	96 p.c.
1946	92 p.c.	103 p.c.
1947	99 p.c.	111 p.c.
1948	100,6 p.c.	112,8 p.c.

Le trafic de 1948 est du même ordre de grandeur qu'en 1937, année de grande activité économique. L'augmentation atteint près de 13 p.c. par rapport à 1938.

7. — L'utilisation du matériel.

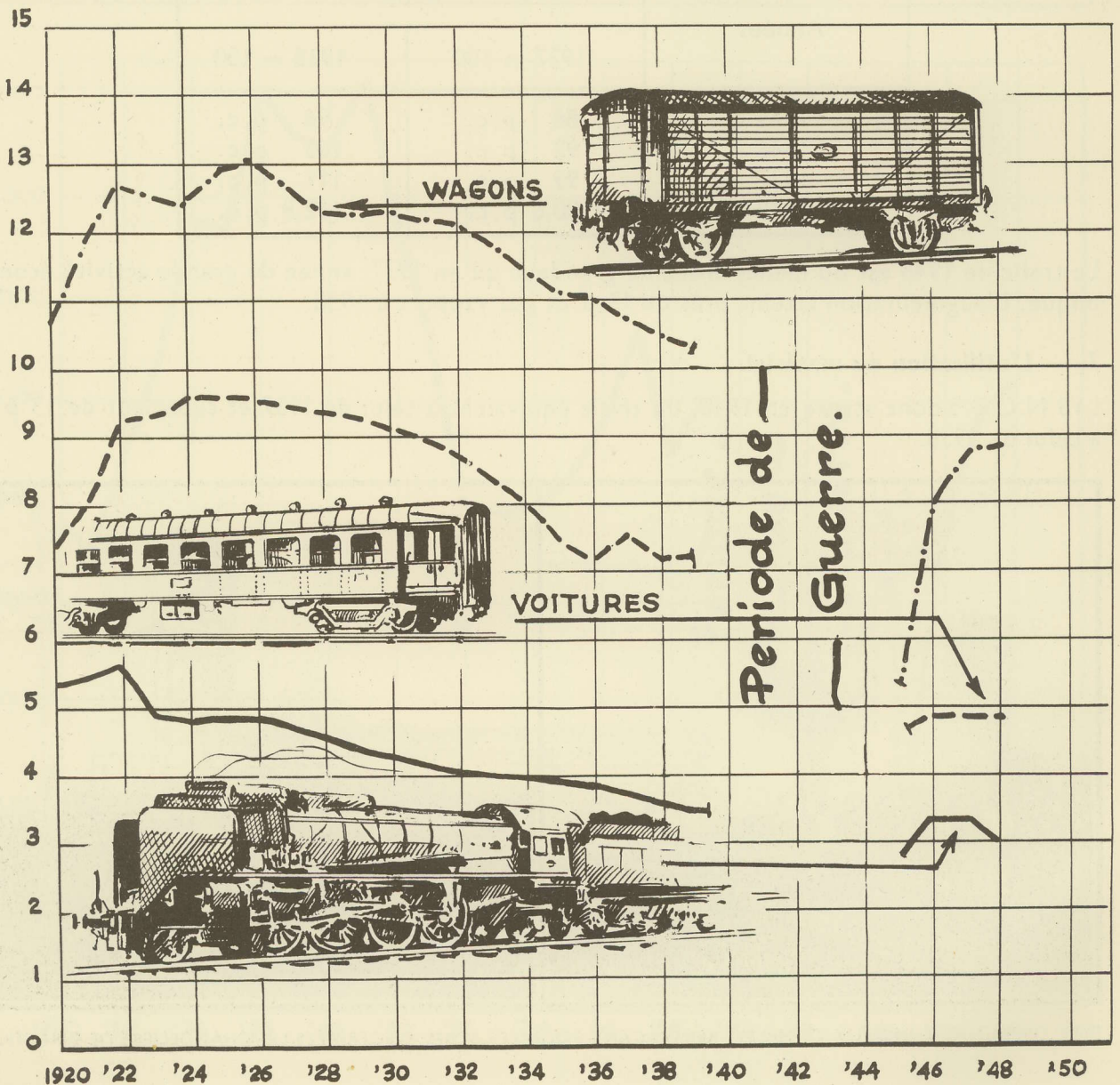
La S.N.C.B. a donc assuré en 1948, un trafic équivalent à celui de 1937 et supérieur de 13 p.c. à celui de 1938.



TYPE DE SIGNAL LUMINEUX COMPLET, REMPLAÇANT POUR LES VOIES ÉLECTRIFIÉES LES CHANDELIERS DE DIRECTION

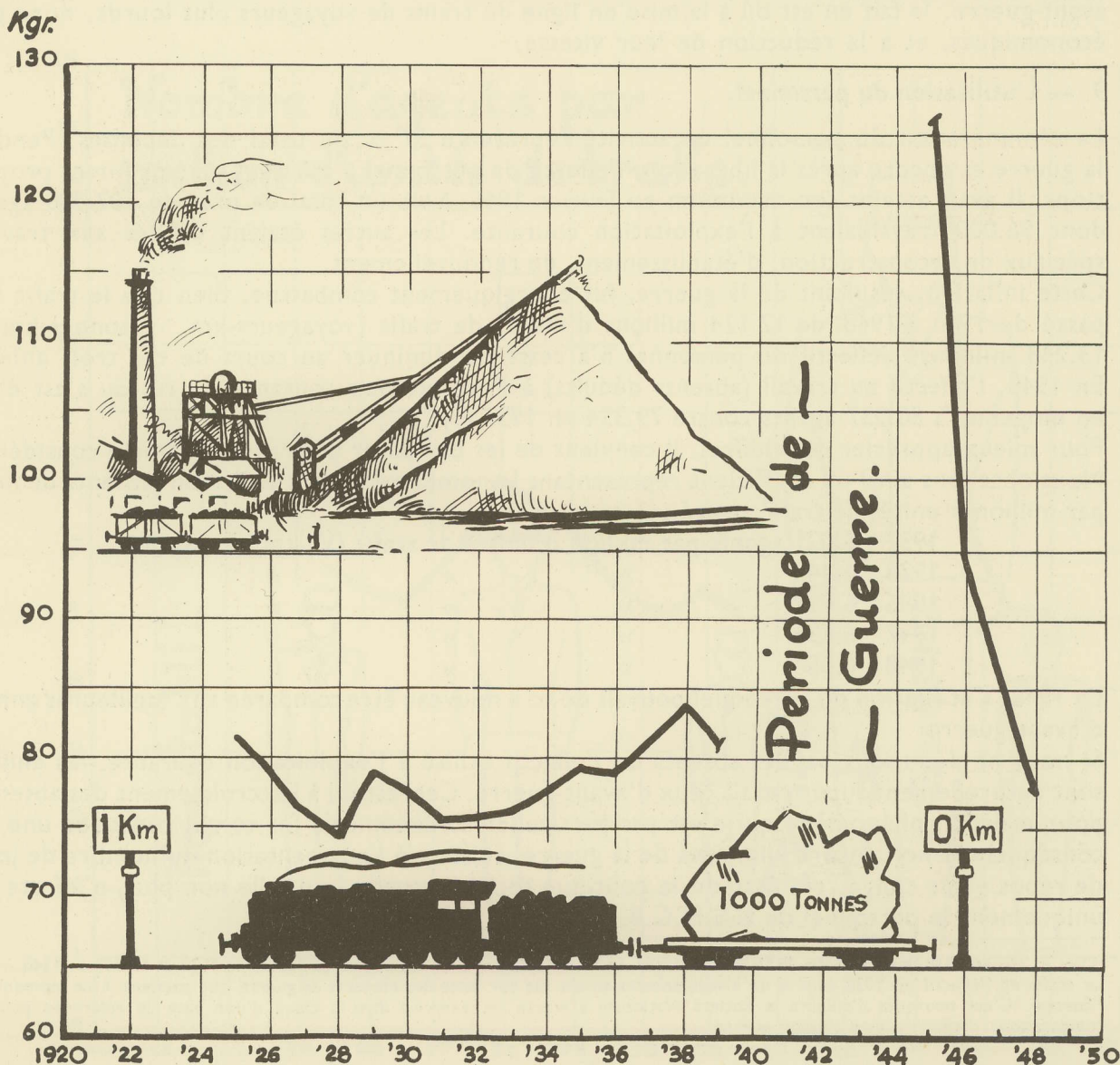
Effectif du matériel roulant.

Années	Locomotives	Voitures	Wagons	Années	Locomotives	Voitures	Wagons
1920	5.364	7.384	105.653	1934	3.954	8.012	114.343
1921	5.443	7.953	118.068	1935	3.872	7.458	111.211
1922	5.602	9.215	126.519	1936	3.833	7.152	110.253
1923	4.891	9.297	125.051	1937	3.681	7.497	107.404
1924	4.799	9.531	124.785	1938	3.552	7.172	104.402
1925	4.822	9.572	128.793	1939	3.436	7.188	103.064
1926	4.814	9.539	130.338	période de guerre			
1927	4.730	9.460	126.645				
1928	4.549	9.351	123.000				
1929	4.390	9.251	122.339				
1930	4.284	9.114	122.953				
1931	4.156	8.987	121.946				
1932	4.066	8.723	121.135	1945	2.743	4.604	53.700
1933	4.027	8.392	118.346	1946	3.341	4.849	79.146
				1947	3.351	4.835	87.420
				1948	3.048	4.813	88.055



Consommation convertie de combustibles en kilos
par tonnes-kilomètre brutes remorquées.

Années	Consommation	Années	Consommation
1920	} non établi	1934	77,3 kgs
1921		1935	79,3 kgs
1922		1936	78,9 kgs
1923		1937	81,1 kgs
1924		1938	83,7 kgs
1925	81,4 kgs	1939	80,6 kgs
1926	79,0 kgs	période de guerre	
1927	76,0 kgs		
1928	74,0 kgs	1945	126,4 kgs
1929	79,0 kgs	1946	93,9 kgs
1930	77,5 kgs	1947	83,3 kgs
1931	75,4 kgs	1948	77,2 kgs
1932	75,6 kgs		
1933	76,2 kgs		



Cette tâche fut accomplie avec des moyens inférieurs à ceux d'avant-guerre.

Par rapport à	1937	1938
en parcours des trains	— 22 p.c.	— 21 p.c.
en wagons à marchandises	— 18 p.c.	— 15 p.c.
en voitures à voyageurs.	— 36 p.c.	— 33 p.c.

8. — La consommation de charbon.

Cette consommation représente 12 à 13 p.c. des dépenses totales. Exprimée en kilogrammes par 1.000 tonnes-km. brutes remorquées (c'est-à-dire pour 1.000 tonnes de matériel voitures ou wagons, y compris le chargement, remorqué sur une distance de 1 kilomètre), elle a varié ainsi qu'il suit :

1937 : 81,1 kgs par 1.000 tonnes-kilomètre brutes remorquées			
1938 : 83,7 kgs	»	»	»
1946 : 93,9 kgs	»	»	»
1947 : 83,3 kgs	»	»	»
1948 : 77,2 kgs	»	»	»

Le niveau de la consommation est tout à fait satisfaisant. S'il est inférieur à celui de l'immédiat avant-guerre, le fait en est dû à la mise en ligne de trains de voyageurs plus lourds, donc plus économiques, et à la réduction de leur vitesse.

9. — L'utilisation du personnel.

La rémunération du personnel en activité représente 51 % du total des dépenses. Pendant la guerre et encore après la libération, l'effectif de personnel a crû dans de très fortes proportions. Il avait atteint son maximum en février 1946, avec un total de près de 102.000 agents dont 96.000 travaillaient à l'exploitation courante. Les autres étaient utilisés aux travaux spéciaux de reconstruction, d'établissement, de renouvellement.

Cette inflation, résultant de la guerre, fut énergiquement combattue. Bien que le trafic soit passé de 1946 à 1948, de 12.124 millions d'unités de trafic (voyageurs-km. + tonnes-km.) à 13.248 millions, l'effectif du personnel n'a cessé de diminuer au cours de ces trois années. En 1948, l'effectif au travail (absents déduits) à l'exploitation courante du réseau s'est élevé en moyenne à 80.237 agents contre 79.334 en 1937 (1).

Pour mieux apprécier ces chiffres, il convient de les comparer au trafic de l'année considérée. Nous obtenons ainsi un coefficient représentant le nombre d'agents au travail (absents déduits) par million d'unités de trafic assuré :

1937 : 6,021 agents par million d'unités de trafic (V.-km. + t.-km.)			
1938 : 6,448	»	»	»
1946 : 6,989	»	»	»
1947 : 6,132	»	»	»
1948 : 6,056	»	»	»

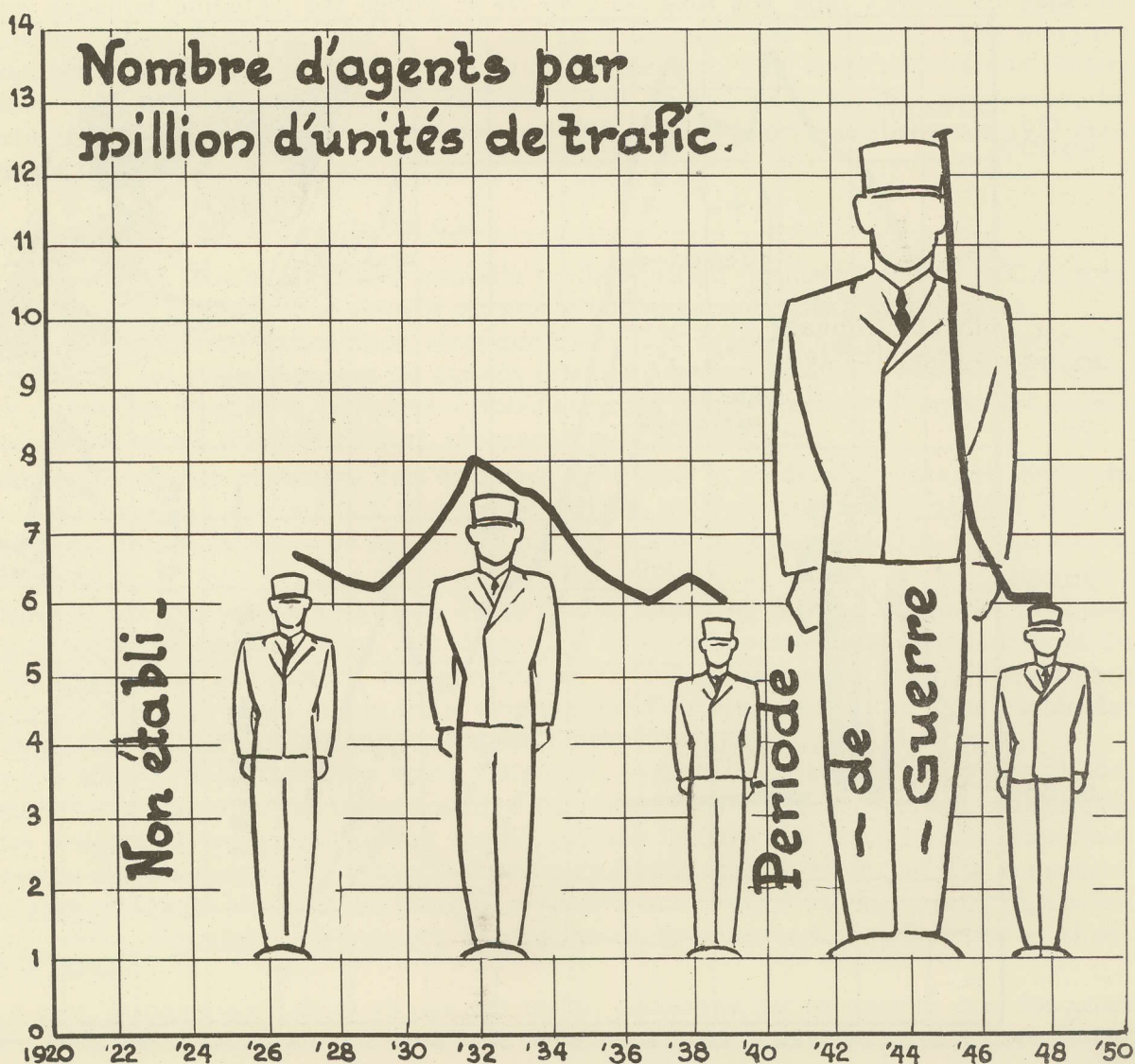
En 1948, l'utilisation du personnel pouvait donc à nouveau être comparée aux meilleures années d'avant-guerre.

Si nous ne déduisons pas les absents de l'effectif utilisé à l'exploitation courante, les chiffres sont naturellement supérieurs à ceux d'avant-guerre. Ceci est dû à l'accroissement des absences pour maladie, phénomène qui n'est pas particulier au chemin de fer et qui constitue une des conséquences non encore éliminées de la guerre, ainsi qu'à l'augmentation du nombre de jours de repos et de congé, résultat de la politique sociale actuelle, qui, elle non plus, n'affecte pas uniquement le personnel de la S.N.C.B.

(1) et 75.744 en 1938, mais le trafic de 1938 n'était que de 11.747 millions d'unités au lieu de 13.175 en 1937 et 13.248 en 1948. Le trafic et l'effectif de 1938 sont à un niveau anormalement bas par suite des menaces de guerre qui pesaient à ce moment sur l'Europe. C'est pourquoi d'ailleurs la Société Nationale a écarté cet exercice dans le choix d'une base de référence pour les comparaisons d'effectifs avec l'avant guerre.

Effectifs du personnel utilisé à l'exploitation (absents déduits) rapporté au trafic.
(compte tenu de la reprise des compagnies du Nord-Belge, de Malines-Terneuzen et de Chimay).

Années	Personnel utilisé à l'exploitation (absents déduits)	Trafic en millions d'unités T.-km. + V.-km.	Coefficient	Années	Personnel utilisé à l'exploitation (absents déduits)	Trafic en millions d'unités T.-km. + V.-km.	Coefficient
1920	—	10.421	—	1934	78.651	10.554	7,45
1921	—	10.412	—	1935	75.300	10.994	6,85
1922	—	11.962	—	1936	75.227	11.647	6,46
1923	—	13.342	—	1937	79.334	13.175	6,02
1924	—	14.153	—	1938	75.744	11.748	6,45
1925	—	14.039	—	1939	71.600	11.616	6,16
1926	—	15.596	—	Période de guerre			
1927	101.763	15.244	6,67	1945	86.159	7.026	12,26
1928	99.034	15.504	6,39	1946	84.739	12.124	6,99
1929	101.672	16.334	6,22	1947	80.166	13.078	6,13
1930	97.299	15.088	6,45	1948	80.237	13.248	6,06
1931	91.765	13.064	7,02				
1932	85.882	10.646	8,07				
1933	79.862	10.482	7,62				

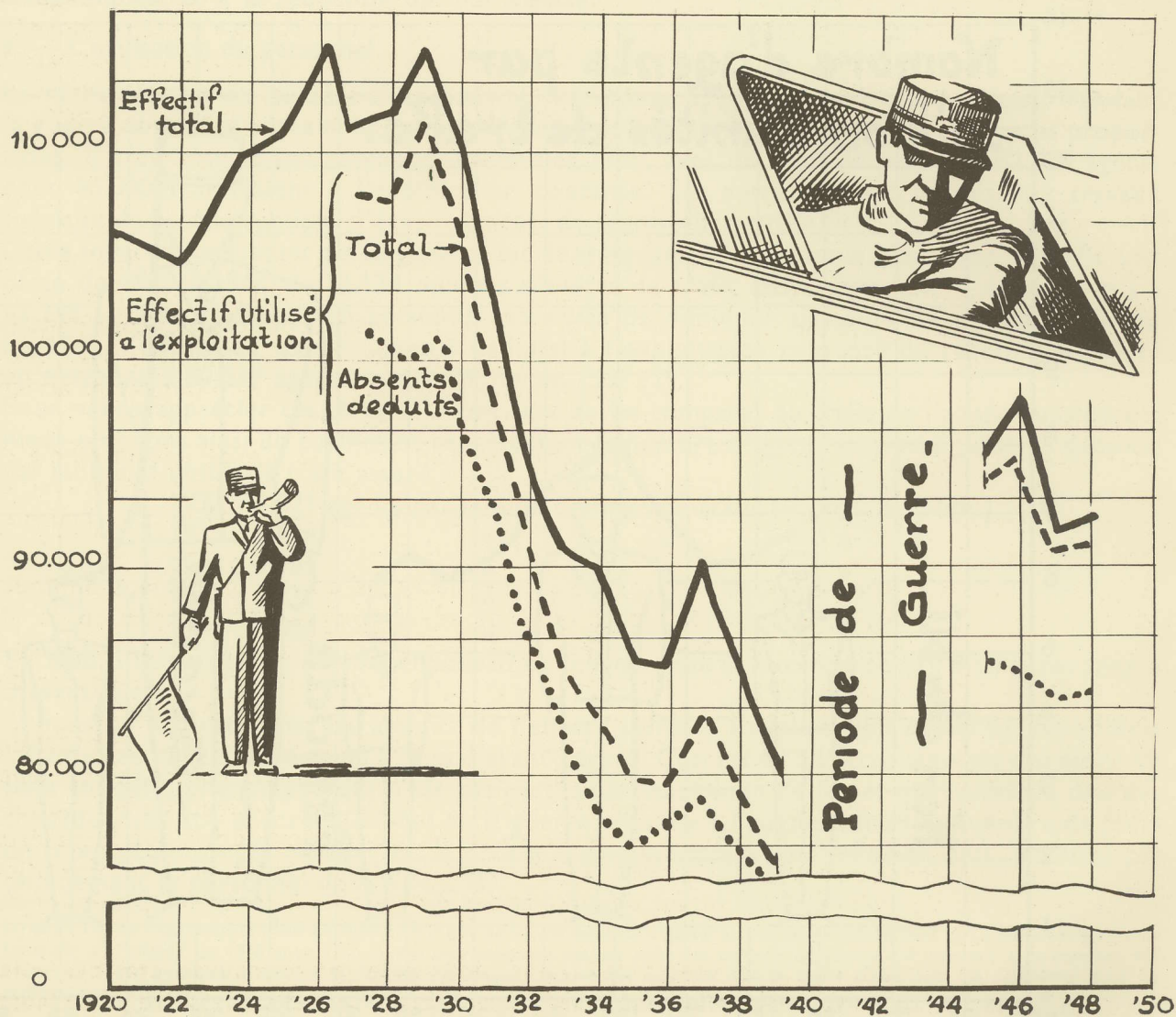


Evolution de l'effectif moyen du personnel.

(compte tenu de la reprise des compagnies du Nord-Belge, de Malines-Terneuzen et de Chimay).

Années	Effectif total	Effectif utilisé à l'exploitation		Années	Effectif total	Effectif utilisé à l'exploitation	
		Total	Absents déduits			Total	Absents déduits
1920	104.285			1934	89.778	82.527	78.651
1921	103.890			1935	85.154	79.598	75.300
1922	102.810			1936	85.461	79.594	75.227
1923	105.677			1937	90.244	83.845	79.334
1924	108.261			1938	85.083	79.805	75.744
1925	107.703			1939	79.973	76.137	71.600
1926	113.282						
1927	109.657	106.405	101.763				
1928	110.016	106.010	99.034				
1929	113.215	109.548	101.672				
1930	109.152	104.663	97.299	1945	95.658	94.867	86.159
1931	101.358	96.827	91.765	1946	98.275	93.043	84.739
1932	94.763	90.110	85.882	1947	92.111	87.787	80.166
1933	90.362	84.427	79.862	1948	92.063	87.229	80.237

Période de guerre



II. — LA GESTION DES CHEMINS DE FER BELGES

La question qu'il importe d'élucider est la suivante : les résultats financiers défavorables enregistrés par la S.N.C.B., peuvent-ils constituer l'objet d'une quelconque critique de sa gestion ?

1. — Signification réelle des résultats financiers actuels.

Comparons les résultats actuels avec ceux d'années antérieures.

L'exercice 1937 constitue une excellente base de référence que l'on ne saurait souhaiter plus sévère. Il est caractérisé par une grande activité économique et son trafic, très élevé, est du même ordre de grandeur qu'en 1948 (13.248 millions d'unités de trafic contre 13.175 millions, en 1937, Nord-Belge compris). De ce fait, l'équilibre des dépenses et des recettes fut presque réalisé, résultat dont la S.N.C.B. ne s'était plus rapprochée même de loin, depuis 1931.

La base de comparaison est sévère, avons-nous dit. En effet, depuis la reprise du réseau en 1926, l'exploitation s'était perfectionnée considérablement. C'est ainsi qu'en 1937, la Société Nationale des Chemins de fer Belges a assuré un trafic égal à celui de 1931, avec un effectif en diminution de **17,000 agents** (85.929 contre 102.355 en 1931). Voyons maintenant ce que donne la comparaison avec 1948.

Le coefficient multiplicateur de la recette unitaire moyenne de 1948 par rapport à 1937 est de 2,76.

Pour les dépenses unitaires, par contre, il est de 3,77, ainsi que nous l'avons vu page 10. En supposant que l'on ait appliqué en 1948 des tarifs donnant une recette unitaire moyenne représentant 3,77 fois celle de 1937 au lieu de 2,76 seulement, il en serait résulté une recette supplémentaire de 3.354 millions. Ce résultat aurait permis de supprimer totalement les subventions de l'Etat et de réaliser un boni de 1.004 millions (alors que l'exercice 1937 était légèrement déficitaire).

2. — Les économies réalisées par la S.N.C.B.

Cette comparaison jette une lumière nouvelle sur la situation financière de la S.N.C.B. Il en résulte clairement que la gestion actuelle est plus économique que celle d'avant-guerre.

Comment expliquer cette constatation, alors que la S.N.C.B. supporte des charges considérables qui n'existaient pas avant la guerre ou qui ont pris une ampleur qu'elles n'avaient pas à cette époque : séquelles de guerre, comportant notamment les conséquences de l'important arriéré de renouvellement du matériel roulant, charges sociales accrues, etc...

Un facteur d'économie important doit être recherché dans le mode d'exploitation même du réseau. Nous avons vu que la S.N.C.B. a assuré en 1948, un trafic égal à celui de 1937 avec un parcours total des trains réduit de 22 p. c. (25 p. c. en trains de voyageurs; 17 p. c. en trains de marchandises).

Il ne faudrait pas croire cependant que de ce fait les dépenses doivent également diminuer de 22 p.c.; ce serait exagéré. A un état déterminé de développement des installations et du matériel, correspond une part de dépenses qui ne varient guère avec le trafic ou le nombre de trains (ce n'est pas parce que le trafic diminue que l'on supprime le chef d'une seule des gares existantes). Cette part est importante; on l'estime, en général, aux 2/3 du total.

D'un autre côté, si le parcours des trains a diminué, — c'est le cas surtout pour le trafic des voyageurs, — la charge de ces trains (nombre de voitures par train), par contre, a augmenté dans des proportions sensibles. Cela se conçoit puisque le trafic des voyageurs est supérieur à son niveau d'avant-guerre. Il y a donc, — même en faisant abstraction du fait que le matériel a été négligé ou saboté pendant l'occupation, — autant de travaux d'entretien et de réparation qu'avant-guerre. De même, il y a autant de circulations de voitures à contrôler par les chefs-gardes et gardes.

D'autre part, la diminution de la vitesse des trains, nécessitée par le mauvais état des voies résultant de la guerre, réduit naturellement le rendement du personnel de desserte (chauffeurs,

machinistes, chefs-gardes et gardes). Ce phénomène est accentué par la suppression de trains de voyageurs aux heures creuses, laquelle restreint les possibilités de réutilisation de ce personnel : entre les heures de pointe de trafic, une part de ces agents sont inactifs, les locomotives chôment, mais restent sous feu et consomment du charbon.

Cependant, malgré ces facteurs défavorables qui n'ont été cités que dans le but d'expliquer les raisons pour lesquelles la diminution des dépenses ne peut pas être proportionnelle à la réduction du nombre de trains, il n'en subsiste pas moins, — et c'est ce qui justifie la politique de la S.N.C.B., — que cette mesure a joué un rôle important dans la compression des dépenses d'exploitation. L'économie qui en résulte a été évaluée sommairement à 640 millions, en 1948. La S.N.C.B. a poursuivi une politique de stricte économie dans tous les domaines de l'exploitation. Comme nous l'avons vu plus haut, des résultats supportant la comparaison avec les meilleures années d'avant-guerre ont été atteints pour la consommation des combustibles et l'utilisation du personnel. Répétons que la rémunération du personnel en activité et la consommation de combustibles représentent ensemble environ les 2/3 des dépenses d'exploitation.

Une autre démonstration a encore été fournie, de l'effort constant exercé par la S.N.C.B. pour réduire ses dépenses d'exploitation. La voici :

Après la majoration générale des tarifs du 1er avril 1946, recettes et dépenses s'équilibraient. La baisse imposée de 10 p.c. du 20 mai 1946 fut supprimée le 19 janvier 1948. Le niveau des tarifs en 1948 est donc sensiblement le même qu'au 1er avril 1946. Entretemps cependant, les dépenses annuelles ont augmenté de 4.097 millions (majoration des rémunérations, augmentation des prix des matières et services, augmentation de la dotation du Fonds de Renouvellement). Or, le subside de l'Etat, en 1948, n'a été que de 2.350 millions. La différence, soit 1.747 millions a pu être couverte par la S.N.C.B. parce que les dépenses, notamment de personnel et de combustibles se réduisaient malgré l'augmentation du trafic des marchandises.

3. — Est-il possible d'équilibrer le budget de la S.N.C.B. uniquement par des mesures tarifaires ?

On pourrait prétendre qu'il serait plus logique d'augmenter les tarifs et de faire supporter les frais de transport par les usagers du rail, plutôt que par les contribuables.

Il peut être aisément calculé sur la base des données de l'exercice 1948, qu'une majoration générale moyenne des tarifs de l'ordre de 33 p.c. serait nécessaire pour équilibrer les recettes et les dépenses (1).

En fait, ceci constitue une vue purement « arithmétique » de la situation.

Le Gouvernement, pour des raisons d'ordre social et économique, s'opposerait à une majoration aussi importante, tout au moins pour certaines catégories de transports.

Il est évident, d'autre part, que l'augmentation massive des tarifs aurait une répercussion défavorable sur le trafic, lequel constituerait une proie d'autant plus facile pour une concurrence, qui bien loin de désarmer, ne fait que s'amplifier.

Or, il existe, comme nous le verrons au chapitre suivant, et comme le souligne également la Commission d'assainissement financier dont nous résumons l'opinion ci-après, divers éléments artificiels et malsains dans la concurrence faite au chemin de fer par les autres moyens de transport.

4. — L'opinion de la Commission d'Assainissement financier.

La publication des déficits successifs et interventions financières croissantes de l'Etat a ému l'opinion publique. Ces interventions pèsent lourdement sur les finances publiques.

Aussi, pouvons-nous dire à la manière de M. Raoul Dautry, ancien ministre français de la reconstruction : « Comme jadis Aristide fut frappé d'ostracisme pour avoir mérité d'être surnommé « Le Juste », de même aujourd'hui, les cheminots de tout rang, après avoir mérité et recueilli des louanges innombrables, voient fondre sur eux un orage de reproches ».

Dans le but de prendre des mesures propres à corriger cette situation, le Gouvernement

(1) Le relèvement général de 7,5 à 10 p. c. accordé par le gouvernement en décembre 1949 ne résoud donc la question qu'en partie.



BRUXELLES-MIDI — INSTALLATION DE MANUTENTION MÉCANIQUE DES BAGAGES

belge constitua le 24 février 1949, une Commission chargée de rechercher les moyens d'assainir la situation financière de la S.N.C.B. Cette Commission, présidée par M. Magain, chef de Cabinet du Ministre des Finances, comprenait les personnalités suivantes :

MM. VERCLEYEN, Chef de Cabinet adjoint du Ministre des Communications;
 MALDEREZ, Secrétaire Général au Ministère des Communications;
 DELORY, Directeur Général de la S.N.C.B.;
 LEMAIRE, Directeur du Service des Finances à la S.N.C.B.;
 DERNOUCHAMPS, Inspecteur Général des Finances, ff.;
 DAUSSIN, Inspecteur Général ff. au Ministère des Finances;
 BLERET, Directeur à l'Administration de la Trésorerie;
 VALENTIN, Inspecteur des Finances, Secrétaire.

Cette Commission a reconnu que « **les subventions ne peuvent en aucune manière servir de base à une critique de la gestion de la S.N.C.B. ...** »

Elle attribue le déséquilibre financier à trois facteurs essentiels :

a) **l'augmentation croissante et continue des dépenses de personnel au regard de l'ensemble des dépenses d'exploitation.**

Cette augmentation provient non seulement de l'accroissement de l'indice des traitements et salaires, mais encore de la progression des charges sociales.

Le graphique ci-après représentant les recettes d'exploitation et les dépenses de personnel y compris les charges sociales, illustre cette constatation. La progression plus forte des dépenses de personnel et charges sociales ne laisse quasi plus rien pour couvrir les autres éléments du prix de revient tels que les matières, les amortissements, etc...

b) **l'insuffisance des tarifs au regard des prix de revient.**

Nous avons indiqué dans les pages qui précèdent, la discordance qui existe, par rapport à l'avant-guerre, entre l'indice des tarifs ou des recettes et celui des dépenses unitaires.

c) **la crise de structure** résultant du caractère de service public de la S.N.C.B. Cette Société est astreinte, de ce chef, à de nombreuses obligations non compensées, sous forme de prestations de transport gratuites ou à prix réduits.

Lorsque le chemin de fer détenait un monopole de fait, il était à même de faire face à ces sujétions, les taxes élevées perçues sur les marchandises chères compensant les pertes et manques à gagner que ces obligations comportaient. Cette compensation permettait au chemin de fer de remplir sa fonction de service public et de satisfaire l'intérêt général. La liberté dont jouissent les modes de transport concurrents en fait de tarifs, et plus particulièrement les véhicules automobiles, a rompu cet équilibre en enlevant au chemin de fer les transports les plus rentables devant précisément compenser les pertes.

Vis-à-vis de la concurrence routière, la S.N.C.B. souffre également de l'obligation qui lui est imposée d'effectuer tous les transports qui lui sont demandés sans distinction de rentabilité et de maintenir des lignes déficitaires dont l'exploitation grève son prix de revient.

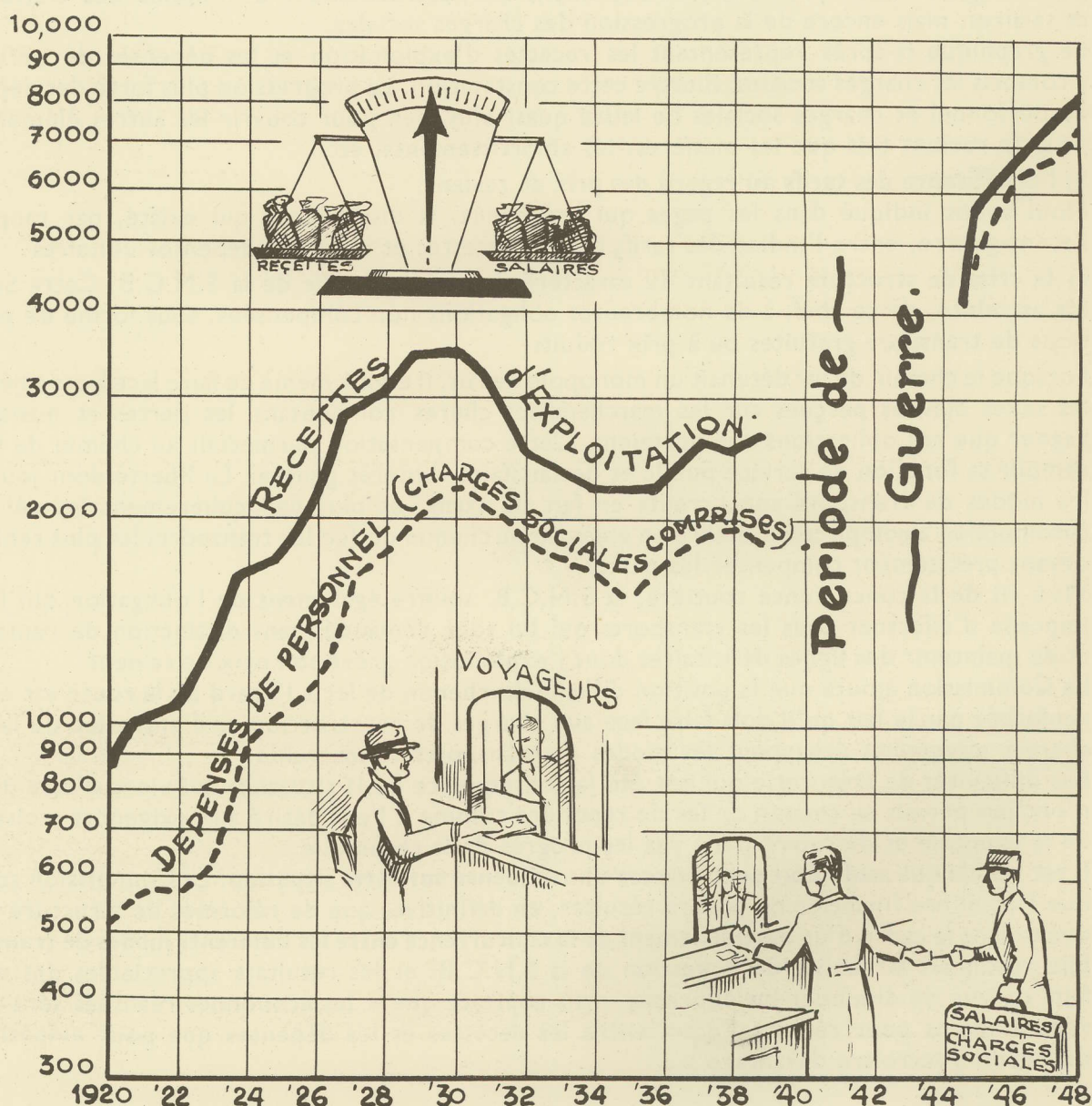
La Commission ajoute que la position difficile du chemin de fer à l'égard de la route est encore renforcée par le fait qu'il doit faire face aux charges de construction et d'entretien de la voie, charges auxquelles échappent les modes de transports concurrents.

Les difficultés de trésorerie qui ont été la conséquence de la situation qui vient d'être décrite n'ont pas permis au chemin de fer de répondre comme il l'eût désiré aux exigences croissantes de la clientèle et de suivre pas à pas les progrès de la technique.

Il est visible que seul l'Etat peut exercer une influence sur cette situation. La Commission conclut que l'équilibre financier ne pourra résulter, **en définitive**, que de réformes de structure appliquées dans le cadre d'un **assainissement de la concurrence entre les différents modes de transport.** Elle reconnaît la qualité de la gestion de la S.N.C.B. et les résultats appréciables des efforts faits en vue de diminuer les dépenses, mais constate que « les économies réalisées sont intervenues moins pour réduire l'écart entre les recettes et les dépenses que pour empêcher le déficit de s'accroître davantage ».

Recettes d'exploitation (en 1946-1947 et 1948 sans subside de l'Etat) et **Dépenses de personnel** (charges sociales comprises) (en milliers de francs).

Années	Recettes	Personnel	Années	Recettes	Personnel
1920	880.600	519.800	1934	2.215.200	1.640.000
1921	1.009.700	566.700	1935	2.213.600	1.518.700
1922	1.129.200	568.100	1936	2.287.100	1.686.300
1923	1.273.000	624.900	1937	2.688.800	1.851.000
1924	1.701.600	969.000	1938	2.542.400	1.907.700
1925	1.735.000	1.054.800	1939	2.614.500	1.822.900
1926	2.235.800	1.162.400	Période de guerre		
1927	2.889.000	1.597.900	1945	5.902.400	4.721.100
1928	3.069.900	1.785.200	1946	6.877.400	6.462.200
1929	3.546.700	2.108.100	1947	7.540.000	6.741.300
1930	3.528.500	2.187.300	1948	8.166.900	7.526.400
1931	3.090.700	2.057.700			
1932	2.452.000	1.839.500			
1933	2.329.900	1.689.900			



Le relèvement des tarifs au niveau des dépenses unitaires ne constituerait pas un remède satisfaisant au déséquilibre financier de la S.N.C.B. L'ampleur de ce relèvement devrait être telle que le trafic en serait immédiatement affecté, vu la double concurrence de la route, recherchant les marchandises pouvant supporter les tarifs élevés et de la voie d'eau s'intéressant au trafic des produits pondéreux.

Vouloir résoudre le problème par des mesures internes, c'est rechercher la quadrature du cercle. La solution qui doit intervenir est essentiellement d'ordre gouvernemental, car c'est l'intérêt général qui est en jeu.

5. — Une opinion française.

Les mêmes préoccupations assaillent les pays étrangers. M. Raoul Dautry, ancien ministre français de la reconstruction, a écrit :

« On peut compter facilement à travers le monde les réseaux bénéficiaires. On peut chiffrer facilement les dépenses supportées par les budgets publics pour la création et l'entretien des routes, des canaux, des aéroports, ce qui n'empêche pas tout le monde d'en demander des nouveaux... »

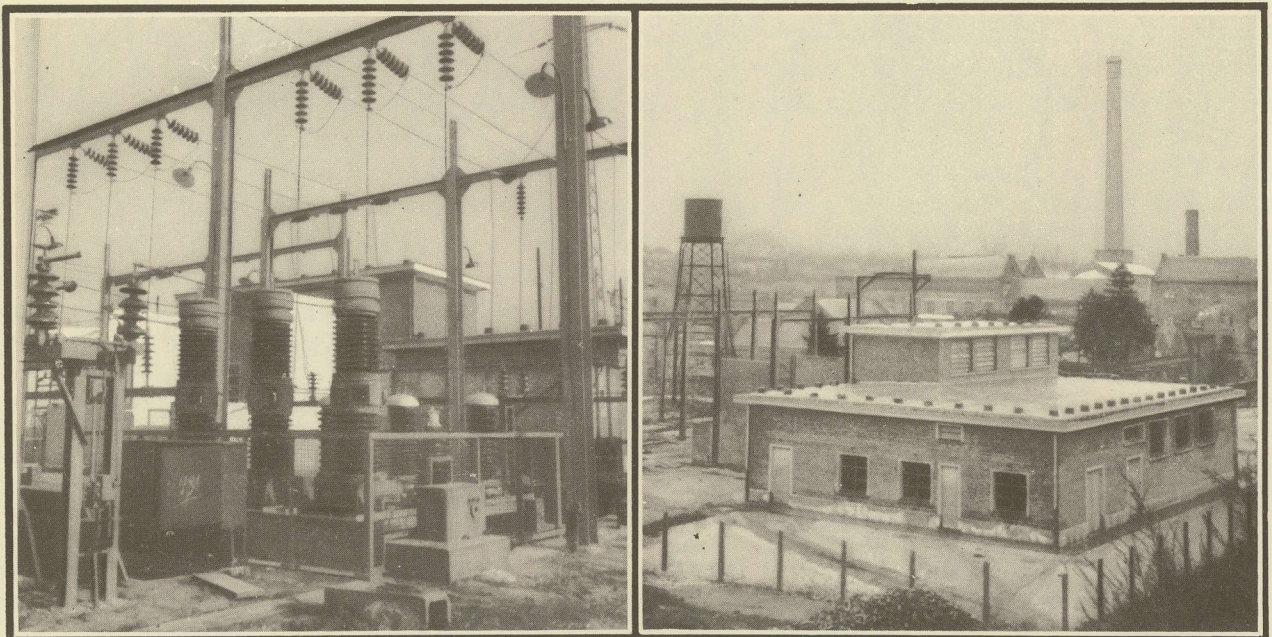
Et quelques lignes plus bas, il ajoute :

« Il est temps que l'opinion publique et les Parlements se saisissent de la question et que les peuples disent enfin s'il préfèrent vraiment manquer de logements, de Facultés, d'hôpitaux, d'écoles, d'eau, d'égouts et de bien d'autres choses, mais posséder des moyens de transports de plus en plus nombreux, superposés, concurrents et exagérément coûteux. Nous en sommes au point où les peuples doivent se décider rapidement et en parfaite conscience du problème et supporter toutes les responsabilités de leur choix. Que les Parlements exigent de connaître ce que coûtent au contribuable les transports d'intérêt général, d'intérêt local, les transports urbains, la signalisation, la police, l'entretien des routes, etc... »

En Belgique non plus, les solutions ne pourront être remises indéfiniment, car la prolongation de la situation actuelle ne peut tendre qu'à avilir le réseau de la S.N.C.B., qui constitue une partie importante de notre patrimoine national.

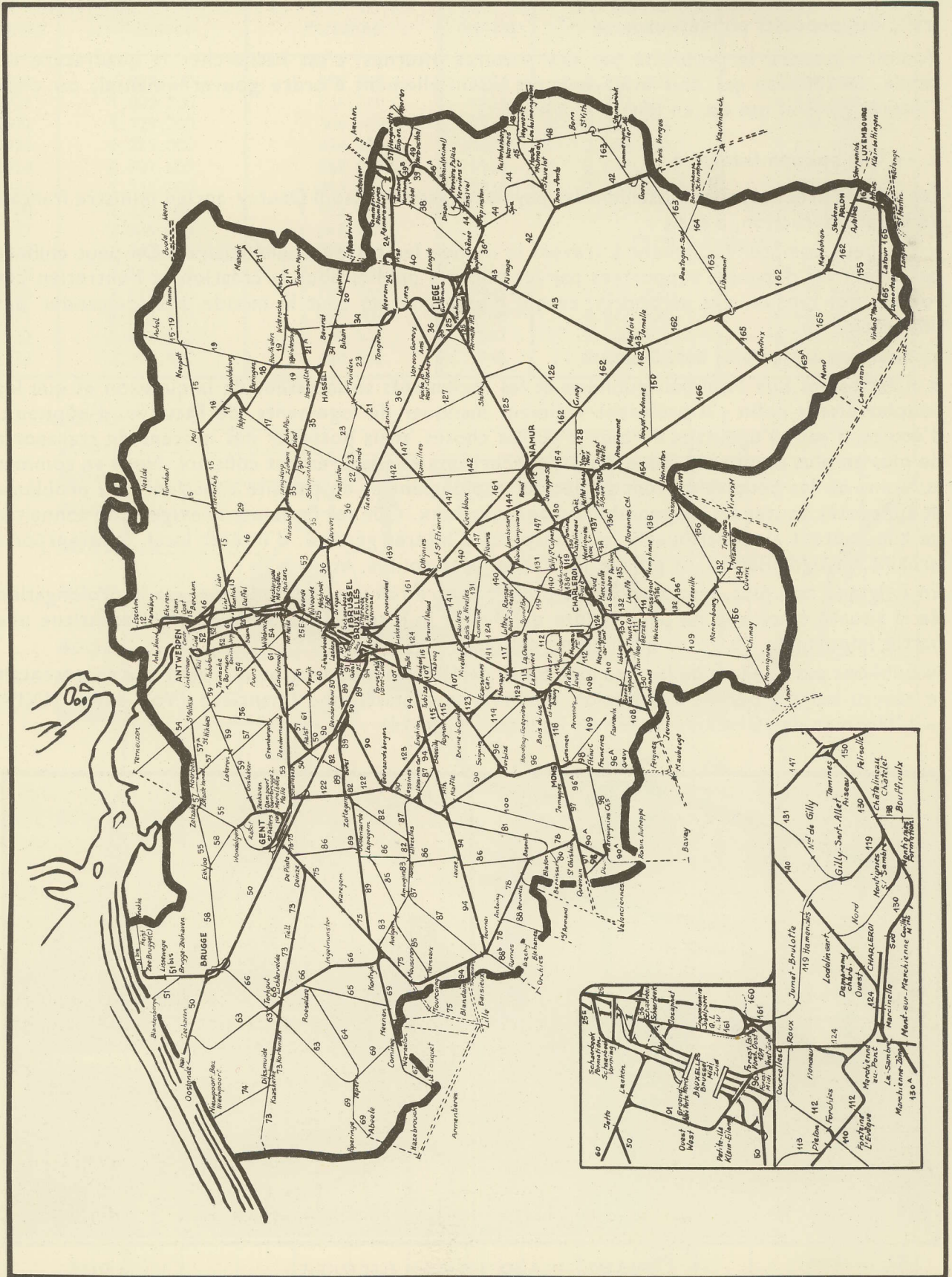
N'oublions pas que lors de la crise monétaire de 1926, la mobilisation de l'actif que représentait le réseau belge a permis à la Nation d'éviter une catastrophe financière (Voir Livre XXIV.

— L'Histoire des Chemins de fer en Belgique, page 14).



BAULERS. — LA SOUS-STATION ÉLECTRIQUE

LE RÉSEAU DE LA SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES



LA COORDINATION DES TRANSPORTS

I. — LE STATUT JURIDIQUE DES DIVERS MODES DE TRANSPORT

1. — Le chemin de fer.

L'activité de la S.N.C.B. est soumise à la loi du 25 août 1891, au cahier des charges du 20 février 1866 et à la loi du 23 juillet 1926 créant la S.N.C.B.

La loi du 25 août 1891, portant révision du titre du Code de Commerce concernant les contrats de transport prévoit notamment :

- l'obligation pour le chemin de fer d'effectuer les transports de personnes et de marchandises en vue desquels il a été établi;
- l'obligation de signaler par la voie du « Moniteur » les tarifs qu'il met en vigueur et d'en publier les prix et conditions;
- l'interdiction de conclure des traités particuliers dérogeant aux prix et conditions des tarifs, seules étant autorisées les réductions de prix dûment publiées et également accessibles à tous aux mêmes conditions et dans les mêmes circonstances;
- l'obligation d'opérer les transports de marchandises dans l'ordre de leur présentation (sauf raisons de préférence fondées sur l'intérêt public ou les nécessités du service);
- l'obligation d'accepter sur-le-champ toutes les marchandises expédiées par charges incomplètes et de fournir les wagons dans les délais déterminés et dans l'ordre des demandes;

D'autre part, le cahier des charges du 20 février 1866 prévoit, entre autres :

- l'obligation de transporter les bureaux ambulants de la poste aux lettres, les dépêches ou paquets ainsi que les fonctionnaires et agents préposés à la surveillance et à l'exécution du service des postes;
- l'obligation de transporter gratuitement les appareils et les matériaux destinés à la construction ou à l'entretien des lignes télégraphiques.

D'autres obligations encore sont imposées aux chemins de fer et notamment diverses réductions de tarifs pour des raisons sociales, philanthropiques ou de reconnaissance nationale, etc...

2. — La route.

Les entreprises de transports rémunérés de personnes par véhicules automobiles sont soumises aux obligations résultant de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946; on peut admettre que cet arrêté-loi, qui prévoit notamment une priorité en faveur du chemin de fer, pour l'exploitation de lignes d'autobus parallèles à des lignes ferroviaires, réalise une coordination satisfaisante des transports réguliers de personnes.

Aux termes de l'Arrêté Royal du 5 mars 1936, les particuliers effectuant des transports professionnels de marchandises au moyen de véhicules automobiles, en dehors d'un rayon de 10 kilomètres, doivent au préalable y être autorisés par l'Office des Transports par Route (O.T.R.), organisme dépendant du Ministère des Communications. Il n'y a, pour le transporteur routier de marchandises, ni obligation d'exploiter, ni obligation de transporter, ni obligation de publier ses tarifs; à noter cependant, qu'il est tenu de respecter les prix maxima imposés, qui sont ceux prévus à l'Arrêté du 22 juillet 1941 affectés d'un coefficient de majoration.

Les transports privés par la route sont libres.

3. — La voie d'eau.

Aucun bateau ne peut être affrété sans passer par l'intermédiaire des bureaux d'affrètement à tour de rôle de l'Office Régulateur de la Navigation Intérieure (O.R.N.I.), pour l'exécution de transports de marchandises pour compte de tiers, à l'intérieur des frontières du Royaume; les transports par eau à l'intérieur de la Belgique sont soumis à des frets fixes.

Les transports internationaux par voie d'eau ne sont soumis à aucune réglementation.

II. — CHARGES PESANT SUR LES DIVERS MODES DE TRANSPORT. LEURS PRIX DE REVIENT.

Pour se faire une saine opinion sur les prix de revient respectifs des divers modes de transport, il faut que ces prix soient complets, c'est-à-dire qu'ils comprennent la totalité des charges qu'entraînent l'exploitation de chacun d'eux. Il n'en est malheureusement pas ainsi. Un des griefs fréquemment articulés par le chemin de fer à l'égard de ses concurrents est qu'ils ne supportent ni la charge d'établissement, ni celle d'entretien des voies (routes ou canaux selon le cas) qu'ils utilisent. Les dépenses de voirie de l'Etat ne sont pas compensées par les taxes de circulation et droits d'accise. Le total de ces deux taxations vient, de plus, de subir au début de 1950 une réduction à l'occasion de leur aménagement dans le cadre de Benelux.

Pour la voie d'eau également, nous l'avons vu au début de cet ouvrage, le produit des droits de navigation est inférieur aux dépenses de l'Office.

Le chemin de fer, par contre, depuis 1926, supporte intégralement toutes les dépenses d'établissement, d'entretien et de renouvellement de la voie ferrée. Il assure, en outre, la surveillance, la police et la signalisation de ses installations.

Malgré ces facteurs défavorables, le coût du transport par chemin de fer demeure très bas. Le prix de revient moyen était en 1948 de l'ordre de 0,80 fr. la tonne-kilomètre de grosses marchandises, alors que pour l'auto, ce prix s'échelonne de 1,25 à 19 fr. la tonne-kilomètre selon le type de véhicule et les conditions de transport.

D'autre part, les prix de revient ferroviaires pour des transports massifs comme ceux qu'assure la voie d'eau, tombent à des niveaux très bas supportant la comparaison avec ceux de sa concurrente.

III. — LA COORDINATION DES TRANSPORTS.

L'intérêt général exige incontestablement que chaque transport soit effectué par le mode de transport qui, à prestation égale, a le prix de revient le moins élevé.

Il n'est pas douteux que sur la base de ce principe, le chemin de fer peut prétendre à un volume de trafic important.

Ajoutons encore que le chemin de fer peut être exploité pratiquement sans interruption en temps de verglas, de neiges abondantes, de gel prolongé; l'exploitation des chemins de fer est bien gênée, mais jamais arrêtée. On ne peut en dire autant des autres modes de transport. Le chemin de fer est un outil indispensable; tout au plus pourrait-on supprimer certaines lignes dont le maintien coûte plus cher que leur remplacement par des services routiers.

Il incombe donc aux Pouvoirs Publics de se prononcer nettement sur le point de savoir quelle place il convient de lui réserver.

Si malgré le prix de revient moyen peu élevé du chemin de fer, son trafic est l'objet d'une si vive compétition, le fait en est dû principalement aux aspects artificiels et malsains de la concurrence qui lui est faite à la faveur de la liberté d'action dont jouissent l'auto et la voie d'eau, et notamment :

- a) le fait que le chemin de fer est soumis à des obligations de service public auxquelles échappent ses concurrents. Celles-ci comportent entre autres l'obligation de transporter, ce qui astreint le chemin de fer à exploiter des lignes et à assurer des services qui grèvent son prix de revient ou qui nécessitent l'acquisition, l'entretien et le renouvellement d'un matériel destiné à faire face aux pointes de trafic saisonnières accidentelles. La liberté d'action de ses concurrents leur permet de sélectionner les opérations rentables, notamment les trajets intéressants où un fret de retour est assuré.
- b) le fait que le chemin de fer applique une tarification dans laquelle les prix s'écartent très fort en plus ou en moins du prix de revient moyen.

Certains voyageurs comme certaines marchandises bénéficient de prix extrêmement réduits qui causent des pertes au chemin de fer, pertes qui devraient pouvoir être compensées par les excédents de recettes laissés par les voyageurs ou par les marchandises soumis aux tarifs élevés.

Ce dispositif de compensation s'est institué durant la très longue période où le chemin de fer disposait d'un monopole de fait des transports.

Cette méthode de tarification (dite « ad valorem », c'est-à-dire « selon la valeur ») eut une influence considérable sur l'essor industriel du pays. Elle rendit possible la satisfaction d'un volume de transports supplémentaire important; — et un développement correspondant de l'économie du pays, — qui, sans elle, n'eût pas trouvé le moyen de se réaliser.

L'économie générale du pays s'étant édiflée sur la base de cette tarification, les pouvoirs publics, pas plus en Belgique qu'à l'étranger, n'ont cru jusqu'à présent pouvoir permettre au chemin de fer de s'en détacher, par crainte des répercussions profondes qui pouvaient en résulter.

Alors que la politique commerciale du chemin de fer se trouve ainsi paralysée, celle des transporteurs par la route, par contre, est déterminée par le libre jeu de la loi de l'offre et de la demande (pour autant que les prix maxima soient respectés); les prix de la route ont donc une tendance à se stabiliser aux environs du prix de revient; or, le prix de revient de la tonne-kilomètre diffère très peu d'un produit à un autre, et il ne varie guère ou pas du tout avec la distance. Par cette structure de ses tarifs, la route enlève au chemin de fer le trafic qui paie le mieux : celui des marchandises de valeur élevée.

Les prix de transport par voie d'eau sont des prix fixes obligatoires, qui sont basés sur les prix de revient (ils ne sont donc pas « ad valorem » et le prix par tonne-kilomètre ne diminue pas quand s'accroît la distance de transport).

Il est certain que la coexistence de modes de transport pouvant fournir des prestations identiques, mais dont l'un applique une tarification basée sur la valeur des produits transportés et l'autre une tarification basée sur le prix de revient de la prestation individuelle, doit devenir intenable à la longue dans un régime de libre concurrence.

Il faudra tôt ou tard que le chemin de fer puisse renoncer dans une large mesure à sa tarification différentielle, ou bien qu'une tarification basée autant que possible sur les mêmes principes soit imposée aux autres modes de transport.

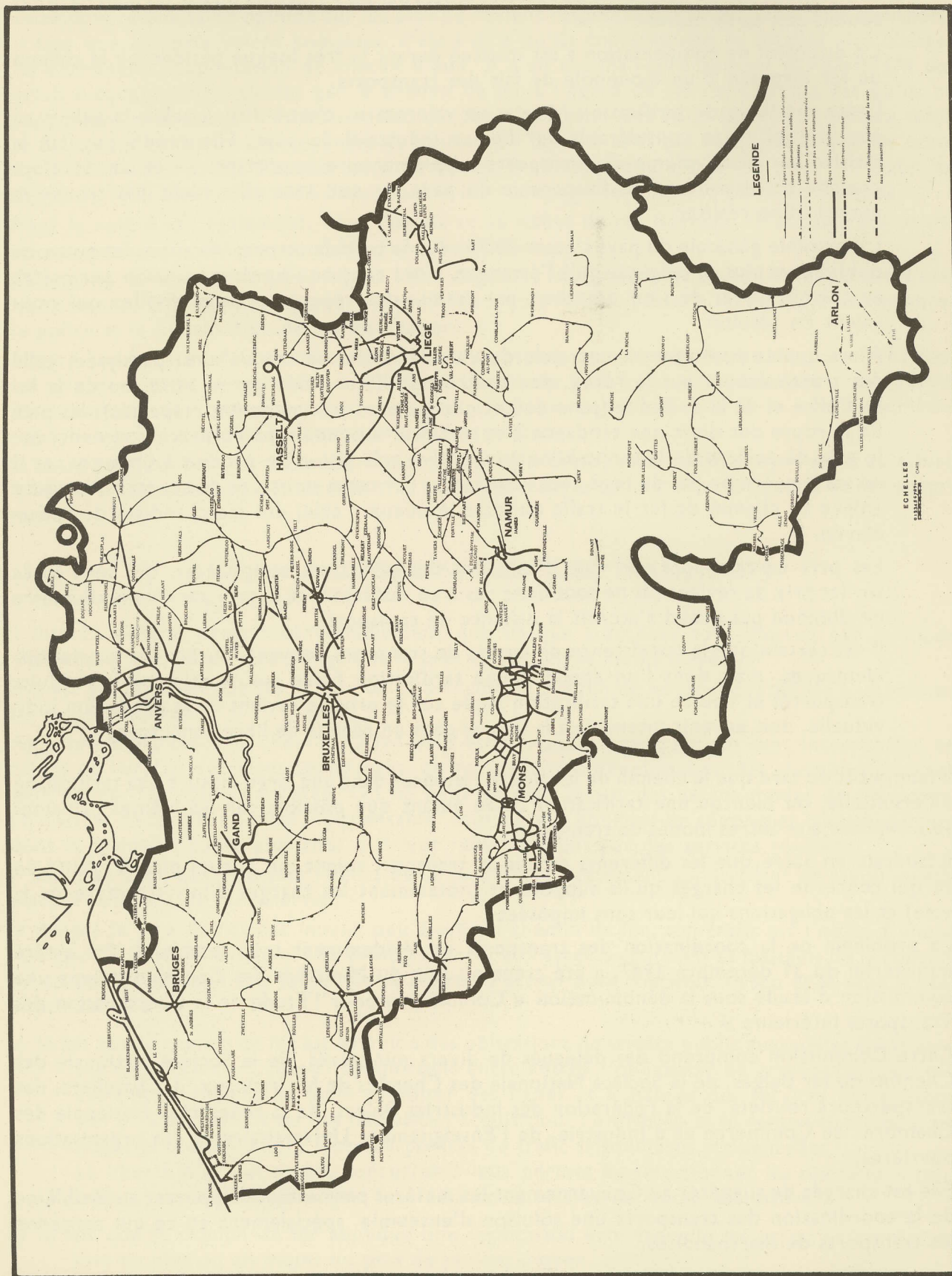
Il faudrait, en outre, que les différents modes de transport soient mis sur un pied d'égalité en ce qui concerne les charges qu'ils supportent (notamment les charges d'infrastructure de la voie) et les obligations qui leur sont imposées.

Le problème de la coordination des transports est évidemment très complexe. Par arrêté ministériel du 31 décembre 1947, a été créée au sein du Ministère des Communications une commission d'étude sous la dénomination « Commission pour l'Etude de la Coordination des Transports Intérieurs ».

Cette Commission comprend des délégués de divers ministères, de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, de la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux, des bateliers, des transporteurs routiers, de la Fédération des Industries Belges, de la Fédération Nationale des Chambres de Commerce et d'Industrie, de l'Enseignement Universitaire et des organisations ouvrières.

Elle est chargée de suggérer au Gouvernement les mesures permettant d'apporter au problème de la coordination des transports une solution d'ensemble, spécialement en ce qui concerne les transports de marchandises.

LE RÉSEAU DE LA SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER VICINAUX





BRUGES. — TRAIN AUTOMOTEUR DE LA S. N. C. V.

LES CHEMINS DE FER VICINAUX BELGES (S.N.C.V.)



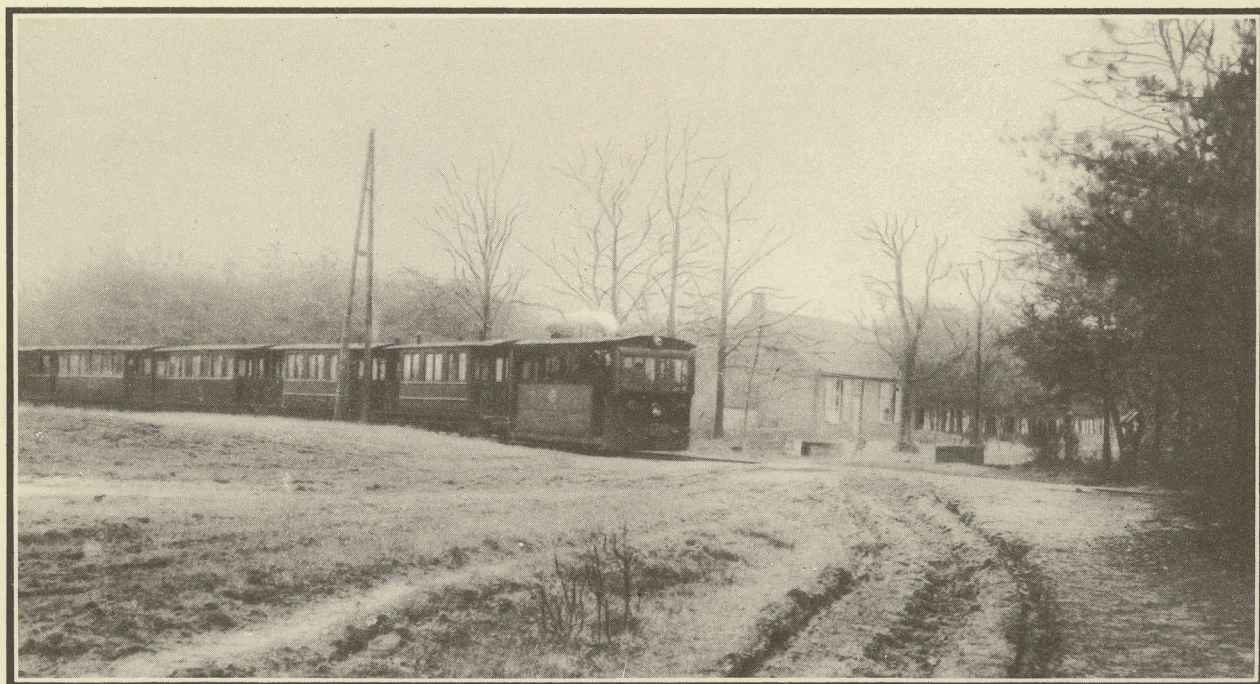
L'exposé que « Au Fil du Rail » a donné à ses lecteurs sur les chemins de fer en Belgique ne serait pas complet, s'il ne leur signalait que le réseau ferré à voie normale de la S.N.C.B. est complété par un réseau de chemins de fer d'intérêt local à voie étroite d'une importance kilométrique de lignes quasi aussi conséquente : celui de la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux (S.N.C.V.).

Pendant la période d'expansion des chemins de fer, il apparut rapidement que le coût élevé de l'installation et de l'exploitation des lignes à voie normale ne permettrait pas de relier quasi toutes les localités d'importance moyenne ainsi que de nombreuses régions agricoles et industrielles.

Il devint indispensable de compléter le réseau à voie normale par un réseau secondaire plus dense, dont le mode de construction et d'exploitation simplifié permit des transports à des tarifs réduits. Il ne fallait que peu ou pas compter sur l'initiative privée, car les lignes vicinales devaient pénétrer dans des régions pauvres pour les mettre en valeur et que par conséquent, le rendement des capitaux à investir ne pouvait être attendu à brève échéance. Notons, qu'à l'époque où fut créée la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux, soit en 1884, le réseau belge à voie normale atteignait un développement de 4.417 kilomètres, soit les 9/10e du développement actuel.

Préconisée en octobre 1875 par M. Bischoffsheim, sénateur, et M. Wellens, inspecteur des Ponts-et-Chaussées, dans une brochure intitulée « Institution d'une société nationale des chemins de fer vicinaux », l'idée fut concrétisée par les lois organiques du 28 mai 1884 et celle du 24 juin 1885.

Pour la réalisation, il fut prévu que pour établir ce réseau d'utilité générale, il était nécessaire d'associer l'Etat, les Provinces et les Communes et ce, en évitant toute idée de spéculation ou de recherche de profit.



TRAIN VICINAL A VAPEUR

De plus, lors de la création fut inséré dans la loi l'esprit de mutualité entre les lignes à bon rendement et celles à rendement médiocre.

La S.N.C.V., dont le siège est à Bruxelles, 14, rue de la Science, est gérée par un conseil d'administration comprenant un président, six administrateurs et le directeur général. Cinq membres dont le directeur général sont nommés par le Roi sur proposition du gouvernement, les trois autres par l'assemblée des pouvoirs publics actionnaires.

Un Comité de surveillance de neuf membres (représentant chacun une des provinces) est élu par l'assemblée générale des pouvoirs publics actionnaires.

La construction fut menée à vive allure. En effet, dès 1885, les deux premières lignes furent mises en exploitation. Le 15 juillet, la ligne Ostende-Nieuport et le 15 août, celle d'Anvers à Hoogstraeten.

Si à l'origine, seule la traction à vapeur fut utilisée sur ses lignes à voie métrique, dès 1894, l'électricité fit son apparition sur les lignes vicinales par l'électrification de la ligne de Bruxelles à la Petite Espinette.

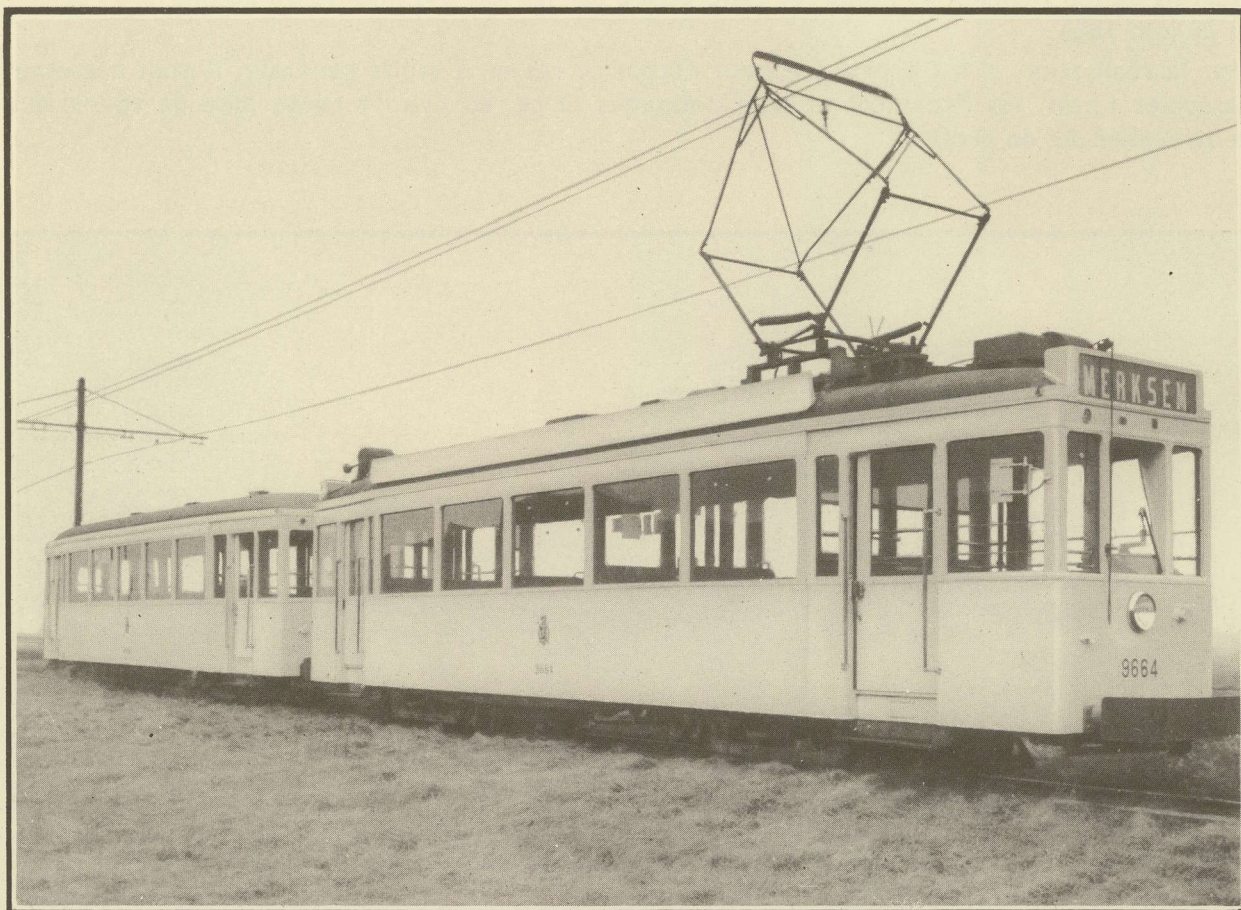
Quelques chiffres feront ressortir le développement rapide des lignes vicinales :

En 1894, exploitées à la vapeur 1.250 km.; exploitées en traction électrique 11,5 km.

En 1904, exploitées à la vapeur 2.426 km.; exploitées en traction électrique 97 km.

En 1913, exploitées à la vapeur 3.826 km.; exploitées en traction électrique 410 km.

La première guerre mondiale vint interrompre cet effort. L'autorité allemande s'empara du réseau à voie normale, propriété de l'Etat belge. Seul le réseau des vicinaux eut à assurer la vie économique des régions occupées. Il fut entravé systématiquement dans cette tâche par les démontages de lignes que lui fit subir l'ennemi, si bien qu'en 1918, il ne restait plus du réseau que 1865 kilomètres exploitables. En 1921, l'exploitation se fit sur 2.236 kilomètres.



TRAIN VICINAL ÉLECTRIQUE

Notons que si la S.N.C.V. se chargea de la construction des lignes, l'exploitation fut affermée jusqu'à la fin de la première guerre mondiale. La concurrence de la route, l'état dans lequel les fermiers avaient laissé les lignes firent qu'à cette époque, progressivement, la S.N.C.V. reprit elle-même l'exploitation de ses lignes. Pour répondre à la concurrence, elle les modernisa soit en exploitant les lignes à faible densité au moyen d'autorails plus économiques, soit en les électrifiant. L'électrification fut étendue et, en 1939, 1.463 kilomètres de lignes étaient électrifiées et intervenaient pour 70 p.c. dans les recettes totales de la S.N.C.V.

Ces mesures aussi heureuses que radicales, jointes à la création d'un réseau de 161 lignes de 3.279 kilomètres, exploitées par autobus allaient donner leurs fruits quand survint, en 1940, la dernière guerre mondiale.

Dès l'origine de l'invasion, la S.N.C.V. accomplit à nouveau le rôle qu'elle avait rempli pendant la guerre 1914-1918 en assurant seule au début, puis avec la S.N.C.B., le ravitaillement du pays. En 1943, les Allemands voulurent transporter en Ukraine environ 1.000 kilomètres de lignes. Un premier lot de 429 kilomètres devait être démonté. Il le fut partiellement, mais le matériel ne quitta pas la Belgique et, lorsque en 1944, l'occupant donna l'ordre de poursuivre le démontage des lignes, la rapidité des événements fit que ses instructions restèrent lettre-morte. La libération vit le réseau de la S.N.C.V. fortement atteint par les destructions; toutefois, dès septembre 1944, 70 p.c. des lignes fonctionnèrent à nouveau. En décembre 1944, l'offensive allemande dans les Ardennes produisit d'importantes destructions, mais les lignes affectées furent quasi toutes remises en exploitation en mai 1945.

Un mot pour terminer ce bref aperçu sur le régime financier de la S.N.C.V. :

Une ligne étant créée à la demande des communes voisines, le projet approuvé par l'Etat, les capitaux sont souscrits comme suit : 50 p. c. par l'Etat et 50 p. c. par la ou les provinces et communes. La souscription des pouvoirs publics se fait en 90 ans. Les fonds nécessaires sont fournis par des obligations garanties par l'Etat et les versements annuels des souscriptions couvrent l'amortissement et l'intérêt des obligations.

Chaque ligne a sa comptabilité. Elle fait également partie de la fédération des lignes sans toutefois que sa responsabilité soit engagée. En cas de solde bénéficiaire d'exploitation, ce solde se répartit comme suit :

1. — Premier dividende égal au montant de l'annuité souscrite;
2. — Du solde : a) 2/8 au Fonds de prévision d'amélioration de la ligne;
b) 3/8 aux actionnaires;
c) 3/8 au Fonds de réserve destiné à couvrir les pertes des lignes déficitaires.

Il y a lieu de remarquer que les pertes ne sont pas supportées par les actionnaires mais par le Fonds de réserve de la S.N.C.V.



AUTORAIL VICINAL

L'AVENIR DU RAIL

Parmi les moyens de transport, le rail a, jusqu'à ce jour, joué un rôle important pour ne pas dire capital.

Que lui réserve l'avenir? Va-t-il être supplanté par les autres moyens de transport? Nous ne le croyons pas, car seul jusqu'à présent, il a su assurer, de manière régulière, à la fois les déplacements importants de voyageurs et les transports massifs de marchandises à un prix de revient raisonnable et par tous les temps.

Certes de tels transports peuvent être effectués par air. On l'a vu lors de l'établissement du pont aérien par les alliés, à Berlin. Pendant la guerre également, la route a réalisé des transports massifs. Mais, dans ces deux cas, il s'agissait de circonstances exceptionnelles et temporaires, où le but à atteindre devait l'être sans aucune considération du prix de revient.

Est-ce-à-dire que le rail doit faire fi des techniques nouvelles? Ne pas tenir compte du progrès qui, à l'époque actuelle, marche à pas de géant?

Non, il doit s'adapter et il s'y adapte.

L'on vise sur les **lignes à faible densité** de trafic à assurer les liaisons par des **autorails légers** tout en **simplifiant les méthodes** d'exploitation.

Sur les **lignes à densité de trafic moyen**, la **traction à vapeur** et dans certaines régions, la traction par **locomotive diesel** répondront encore pendant de longues années aux nécessités.

Mais sur les **lignes à forte densité** de trafic, la **traction électrique** s'impose de plus en plus malgré son coût élevé de premier établissement.

Quant aux **lignes à faible trafic**, dites déficitaires, l'on tend de plus en plus à les **supprimer** et à confier à la route le trafic qu'elles assurent.

Notons toutefois que chaque suppression de ligne proposée entraîne, en règle générale, des protestations de la part des habitants des localités desservies. Cela tient notamment à ce qu'en plus du transport qu'une ligne ferrée assure, elle crée, par ses installations nettement visibles et concentrées, un lien plus marqué que la route, qui rattache les régions économiquement plus faibles aux régions riches. Cette réaction psychologique se comprend aisément par la répugnance qu'ont les populations desservies à se voir déclassées dans l'ordre d'importance économique.

Nous pouvons faire confiance aux techniciens du rail. Le domaine de la technique ferroviaire est dans son ensemble en évolution progressiste et en adaptation constante.

La formule adoptée par le rail est exacte et se résume en peu de mots :

SÉCURITÉ

RÉGULARITÉ

CONFORT

RAPIDITÉ

Comme les marchés économiques tendent de plus en plus à s'étendre et à s'entre-pénétrer sur le terrain international, les transports devront de même, après s'être coordonnés sur le plan national, l'être sur le plan international. L'avenir réserve au rail de beaux jours et nous pouvons faire confiance aux cheminots qui possèdent au plus haut degré, le sens de l'intérêt public et de l'intérêt général.

Et c'est sur cette certitude et cet optimisme que se clôt le présent ouvrage.

