



les chemins de fer belges

**situation actuelle
et perspectives d'avenir**

LES CHEMINS DE FER BELGES

**Situation actuelle
et perspectives d'avenir**

Sommaire

	Page
<i>Introduction.</i>	1
1 <i>Les chemins de fer sont-ils périmés ou restent-ils utiles et indispensables à la collectivité ?</i>	3
2 <i>Les chemins de fer restant indispensables, quelles sont leurs possibilités économiques ?</i>	9
3 <i>Un jugement sur l'aptitude économique des chemins de fer et sur la façon dont ils sont exploités exige une analyse détaillée des comptes. Quelle est la répartition des recettes de la SNCB ?</i>	11
4 <i>Dans quelle mesure ces recettes sont-elles défavorablement influencées par les transports à tarifs réduits que les chemins de fer sont obligés d'assurer à la demande de l'État, au profit de la collectivité et de l'industrie nationale ?</i>	13
5 <i>Quelle est la répartition des dépenses ?</i>	19
6 <i>A quelles charges anormales la SNCB doit-elle faire face en ce qui concerne le personnel en activité ?</i>	21
7 <i>Le problème des pensions.</i>	27
8 <i>Y a-t-il d'autres obligations imposées par l'État qui pèsent sur les dépenses de l'entreprise ?</i>	31
9 <i>Que faut-il faire pour clarifier une fois pour toutes les rapports financiers entre les chemins de fer et les Pouvoirs publics ?</i>	33

10	<i>Il y a d'autres inégalités dans les conditions de concurrence. Les chemins de fer sont notamment défavorisés au point de vue des charges de leur infrastructure.</i>	35
11	<i>Quelles sont les conséquences de cette inégalité de traitement sur l'évolution du trafic de la SNCB ?</i>	41
12	<i>La politique d'investissements dans les infrastructures de transport.</i>	45
13	<i>Le contexte économique étant ainsi précisé, on peut porter un jugement objectif sur les résultats de la gestion interne. Que fait la SNCB pour rationaliser son exploitation et améliorer sa productivité ?</i>	51
14	<i>L'amélioration de la qualité du service.</i>	59
15	<i>Que peut-on attendre du chemin de fer de l'avenir ?</i>	67
16	<i>Conclusions.</i>	69

Pendant toute leur phase de développement et le premier tiers du XX^e siècle, les services rendus par les chemins de fer belges ont été largement appréciés par l'opinion publique.

Nos chemins de fer étaient un sujet de fierté nationale. On les citait en exemple, même à l'étranger. Bien que formant plusieurs réseaux distincts, exploités selon des méthodes différentes (Chemins de fer de l'État, Chemins de fer du Nord-Belge, Compagnie du Chemin de fer de Gand à Terneuzen,...) ils avaient généralement en commun la réputation d'exercer des activités offrant des garanties financières sérieuses. On le vit bien en 1926, lorsque la constitution de la Société Nationale des Chemins de fer Belges permit à ce qui était, la veille encore, le chemin de fer de l'État, de jouer un rôle important dans la stabilisation du franc belge.

A partir de 1930 cependant, et de plus en plus rapidement à mesure que les années passaient, divers facteurs et notamment le développement de la motorisation vinrent altérer cette situation. Le monopole qu'exerçaient les chemins de fer sur le marché des transports terrestres commençait à être battu en brèche. Toutefois, pendant la grande crise économique et la période politiquement troublée qui précéda la deuxième guerre mondiale, on n'y accorda pas beaucoup d'attention en dehors de quelques cercles spécialisés.

Puis, ce furent les hostilités et l'immédiat après-guerre, où le rail prit une part importante dans la reconstruction économique du pays, s'octroyant par là de nouveaux titres d'estime dans de larges couches de la population.

Mais depuis une vingtaine d'années, bien des choses ont changé.

Dans une bonne partie de l'opinion publique, les chemins de fer suscitent désormais des sentiments mélangés. La grande diffusion des moyens de transport individuels et en particulier de l'automobile a naturellement rendu le public plus exigeant à l'égard des transports en commun. Mais en même temps, on se rend compte que l'automobile est loin de pouvoir résoudre tous les problèmes de transports. Devant cette situation complexe, la place du chemin de fer dans la société actuelle n'est plus très clairement définie dans les esprits.

Dans certains milieux, ce sont les préoccupations d'ordre financier qui prédominent. On se demande quelle est exactement la situation actuelle de la SNCB; on s'interroge sur son avenir économique.

Cette incertitude n'a rien qui puisse étonner: il est évidemment impossible d'apprécier exactement la situation des chemins de fer et de porter un jugement correct et objectif sur une entreprise aussi complexe en se basant seulement sur quelques renseignements fragmentaires glanés de-ci de-là, voire sur une expérience personnelle à laquelle on réagit souvent de façon plutôt affective que raisonnée.

L'homme de la rue et les milieux directement intéressés ne peuvent que gagner à acquérir une vue d'ensemble et à être documentés de façon claire et précise sur les aspects principaux de ces problèmes.

Tel est le but de ce petit ouvrage, rédigé sans autre prétention que d'aider le lecteur en lui apportant des éléments d'information qui lui permettent de se faire une opinion fondée, en toute impartialité.

1

Les chemins de fer sont-ils périmés ou restent-ils utiles et indispensables à la collectivité ?

Il arrive qu'une nouvelle invention chasse la précédente: la marine à voile a disparu en quelques décades et le cinéma muet plus rapidement encore. C'est pourquoi certains sont enclins à penser que depuis l'apparition de l'automobile et de l'avion, le rail n'aurait plus guère de chances de survivre.

Ce raisonnement instinctif est-il valable? Pas nécessairement: la vulgarisation de la radio et de la télévision n'a pas entraîné la disparition de la presse écrite. De même, si la machine à vapeur à piston n'est plus guère qu'une pièce de musée, les autres générateurs d'énergie mécanique successivement apparus (moteurs électriques, turbines à vapeur, moteurs à combustion, turbines à gaz) ont tous subsisté.

D'où une première constatation:

Les chemins de fer ne sont pas fatalement condamnés à disparaître comme les chars à bœufs et les diligences. Ils le sont d'autant moins que leur exploitation a tiré le plus large parti des nouvelles techniques, ainsi que du développement de la production de l'énergie électrique et du gas-oil.

En réalité, toute invention doit, après une période de tâtonnements et de perfectionnement des détails, trouver son propre champ d'application. Le cas des moteurs est, à cet égard, particulièrement instructif, l'expérience ayant rapidement démontré qu'ils se complétaient les uns les autres, et offraient ensemble une gamme de possibilités infiniment

variées, très supérieure à celle que l'on eût pu attendre du développement exclusif d'un seul d'entre eux.

Ces considérations peuvent se transposer sur le plan des transports terrestres: le rail, la route et la voie d'eau constituent, eux aussi, des moyens complémentaires ne s'excluant pas réciproquement.

Certes, pendant près d'un siècle, la voie ferrée a bénéficié d'un monopole de fait pour l'acheminement des personnes et des choses. Il était alors naturel de l'établir partout où l'exigeaient les nécessités du développement économique et les besoins des populations. Au réseau de grand chemin de fer se superposa même celui des lignes vicinales, couvrant lui aussi tout le pays.

Mais aujourd'hui, d'autres modes de transport plus individualisés et plus souples peuvent être mieux adaptés pour la desserte en surface de régions peu industrialisées ou à faible densité de population.

D'autre part, le réalisme impose de constater qu'en dessous de certains seuils d'activité, un moyen de transport aussi puissant que le chemin de fer ne peut être rentable; l'extrême dissémination des courants de transports ne répond pas à sa vocation, pas plus que les petites distances lorsque la masse à transporter n'est pas très importante.

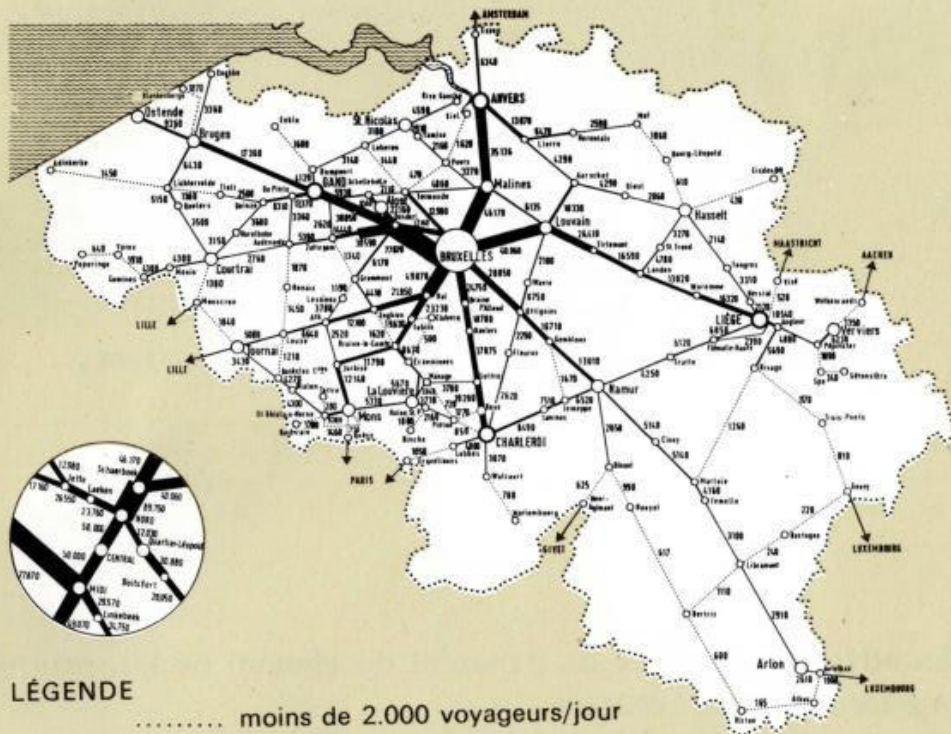
Aussi l'extension géographique des chemins de fer belges jusqu'aux zones rurales et aux hameaux ne se justifie-t-elle plus. Leur réseau est trop étendu. Il faut en élaguer les branches mortes. Retarder cette indispensable réforme ne peut entraîner que déceptions et gaspillages préjudiciables aussi bien aux individus qu'à la communauté.

Cette situation n'est d'ailleurs pas particulière à la Belgique. C'est un phénomène commun à tous les pays dont le développement a suivi une marche parallèle et qui vivent aujourd'hui sous le régime de l'économie concurrentielle.

Ceci nous amène à formuler une deuxième constatation:

L'ère du monopole du rail étant définitivement révolue, les chemins de fer doivent s'adapter aux conditions d'aujourd'hui. La contraction de leurs réseaux est inévitable.

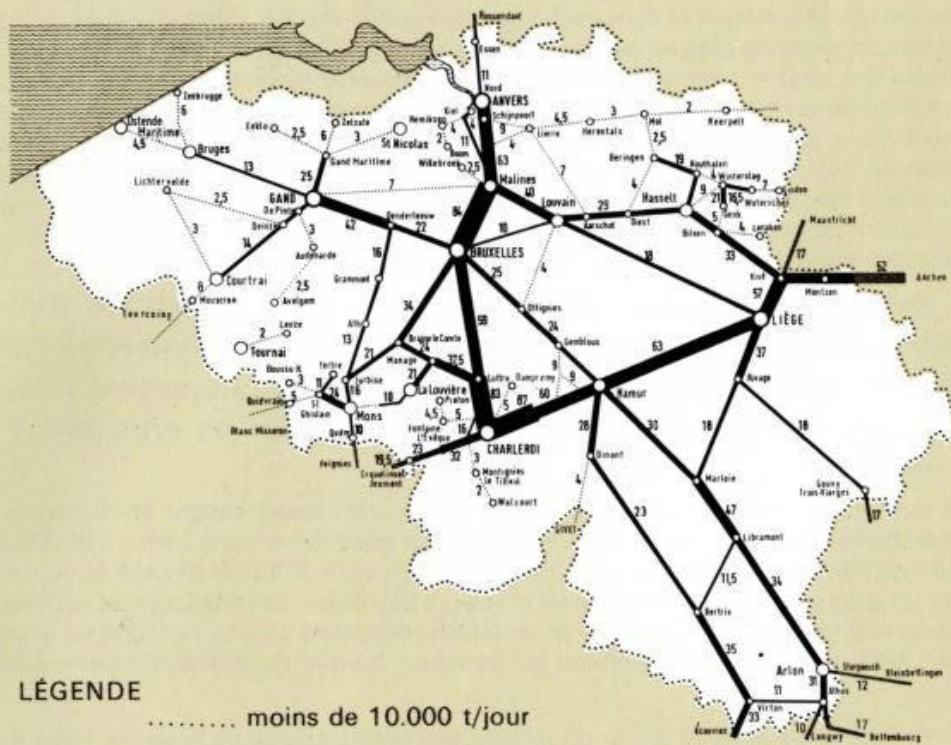
Mais la contraction, nécessité de notre temps, est une mesure de caractère négatif. Elle n'est justifiée, du point de vue technique et économique, que sur les lignes à faible densité de trafic. Ce serait une erreur de l'étendre aux nombreux cas où les données du problème sont complètement différentes.



LÉGENDE

..... moins de 2.000 voyageurs/jour

Fig. 1 Densité du trafic des voyageurs (en voyageurs/jour)



LÉGENDE

..... moins de 10.000 t/jour

Fig. 2 Densité du trafic des marchandises (en milliers de t/jour)

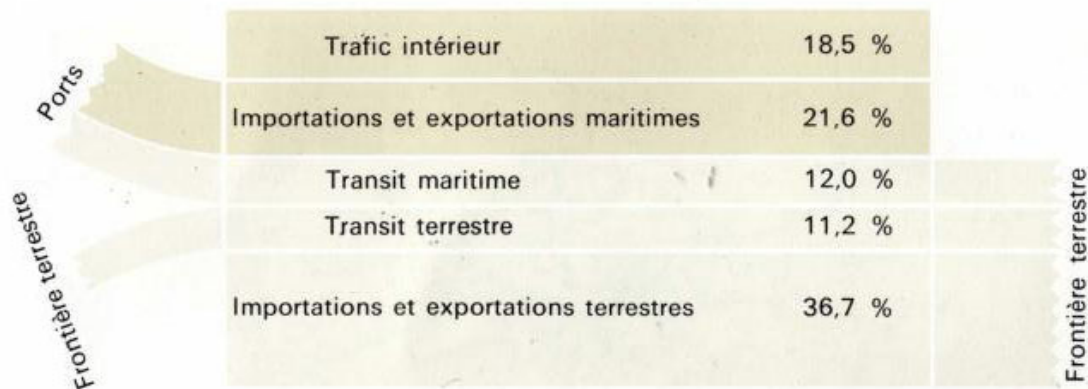


Fig. 3 Répartition du trafic des marchandises (1968)

En effet, la puissance de transport du chemin de fer reste incomparable pour le trafic de masse :

- chaque matin, entre 7 h et 9 h, plus de 150.000 voyageurs peuvent être amenés par trains au cœur de Bruxelles, sans créer le moindre embouteillage des voies d'accès (fig. 1).

Le problème posé par la congestion croissante des voies d'accès aux grandes agglomérations devient de plus en plus ardu, et les études entreprises en Europe et aux USA ont démontré que le recours au chemin de fer apporte la seule solution qui ne soit pas prohibitive au point de vue du coût d'établissement ou de l'espace utilisé. C'est ainsi qu'à Paris, d'importants travaux sont actuellement entrepris pour établir une nouvelle voie ferrée (réseau express régional) à grande profondeur dans l'axe Est-Ouest de la capitale, qui permettra de transporter pendant l'heure de pointe 50.000 voyageurs par direction, c'est-à-dire autant qu'une autoroute urbaine de 150 mètres de largeur, pratiquement irréalisable dans une agglomération.

- de même, chaque jour, plusieurs dizaines de milliers de tonnes de marchandises pondéreuses (charbons, minerais, produits de carrières, produits métallurgiques, etc.) dont une forte proportion relève des échanges internationaux, sont transportées sur les principales lignes du réseau (fig. 2 et 3).

Il est intéressant de noter à ce propos qu'un train lourd affecté au transport de ces marchandises, piloté par un seul homme, peut produire en une heure 150.000 tonnes-kilomètres (1), c'est-à-dire trois fois plus qu'un convoi fluvial poussé et cent fois plus qu'un gros camion. Ce chiffre n'est d'ailleurs limité que par des facteurs géographiques propres à la Belgique ; aux USA et en URSS, des trains cargos circulent en exploitation régulière en assurant un volume de transport horaire de 800.000 tonnes-kilomètres.

(1) Pour mesurer le volume du trafic, on adopte des unités exprimant le produit des quantités transportées par la distance parcourue : « voyageurs-km » pour le transport des voyageurs, « tonnes-km » pour le transport des marchandises.

Or, dans un milieu démographique et industriel aussi dense que le nôtre, les problèmes de trafic de masse se présentent et continueront certainement de se présenter pour le transport des voyageurs de ville à ville, la desserte des grandes agglomérations et l'acheminement de matières premières et de produits finis entre centres de production et de consommation.

Le rail doit donc nécessairement se maintenir sur tous les axes principaux du réseau de communications qui couvre le pays.

Nous en arrivons ainsi à une troisième constatation :

Pour les transports de masse, les chemins de fer restent indispensables à la collectivité.

C'est pourquoi il ne peut être question pour celle-ci de s'en désintéresser ou de renoncer à en tirer tout le parti possible.

A ces considérations vient d'ailleurs s'en ajouter une autre : le rail est toujours, et de loin, le moyen de transport offrant le plus haut degré de sécurité. A cet égard, sa situation est particulièrement favorable en Belgique : alors que le nombre de personnes tuées sur place dans des accidents de la route est passé de 1.127 en 1962 à 1.395 en 1968, pour le rail la moyenne annuelle est si faible qu'elle est dénuée de signification : pendant un intervalle de 9 années (de 1958 à 1967) aucun voyageur n'a été tué dans un accident de chemin de fer en Belgique.

Ce fait méritait d'être souligné au moment où l'intensification continue de la circulation pose des problèmes de sécurité de plus en plus préoccupants.

En 40 ans,
malgré le développement considérable
des moyens de transport concurrents,
le chemin de fer n'a pas vu diminuer
le volume de ses prestations de transport :
en 1927 : 13,6 milliards d'unités-km
en 1968 : 14,8 milliards d'unités-km.

2

Les chemins de fer restant indispensables, quelles sont leurs possibilités économiques ?

Dans certains milieux, c'est surtout l'avenir économique du chemin de fer qui constitue le sujet de préoccupation.

On est impressionné par les difficultés qu'éprouve la SNCB à couvrir ses dépenses d'exploitation.

La question se pose donc de savoir si la Société Nationale est économiquement viable, ou si au contraire elle constitue une charge pour la communauté.

La comparaison de recettes de l'entreprise à ses dépenses courantes fournit une première indication à ce sujet:

	1963	1964	1965	1966	1967	1968
Recettes nettes	14.525	14.981	15.932	18.351	19.405	20.969
Dépenses nettes, charges financières comprises	14.552	15.100	15.959	18.465	19.675	20.995
Excédent des dépenses sur les recettes	27	119	27	114	270	26

(en millions de francs)

Ainsi qu'on peut le constater, l'excédent annuel des dépenses sur les recettes ne représente qu'un pourcentage assez minime du chiffre d'affaires de l'entreprise. En soi, il ne constituerait donc pas un indice particulièrement alarmant si le budget de la SNCB n'était, à chaque exercice, tributaire d'importantes interventions financières de l'État:

	1963	1964	1965	1966	1967	1968
Intervention de l'État	5.472	5.389	7.920	8.568	9.852	10.780

(en millions de francs)

N.B. Ces montants ne comportent pas le coût des travaux exécutés à la demande et à la charge des Pouvoirs publics (construction d'ouvrages d'art aux points de croisement avec des autoroutes ou de nouvelles voies d'eau par exemple), pour lesquels la SNCB doit évidemment être couverte à concurrence de la valeur de ses prestations.

Il faut toutefois se garder d'assimiler hâtivement ces interventions à la couverture pure et simple d'un déficit d'exploitation.

En réalité, elles ne constituent qu'une contrepartie partielle du dommage subi par l'exploitant du fait de charges particulières imposées par les pouvoirs publics.

En somme, il faut savoir si les montants des recettes et des dépenses, tels qu'ils figurent dans les comptes de la SNCB, peuvent être compris de la même façon que ceux des entreprises privées.

Oui ou non, correspondent-ils vraiment aux réalités de la gestion interne ?

Dans la négative, dans quelle mesure sont-ils altérés par des facteurs extérieurs dont le contrôle échappe entièrement à cette gestion ?

Pour pouvoir répondre à ces questions, il est indispensable de soumettre les comptes de la Société à une analyse détaillée.

**Les comptes de la SNCB
sont profondément faussés
par les charges que lui imposent
les Pouvoirs publics.**

3
Un jugement
sur l'aptitude économique des chemins de fer
et sur la façon dont ils sont exploités
exige une analyse détaillée des comptes.
Quelle est la répartition
des recettes de la SNCB ?

Comme beaucoup d'entreprises d'importance comparable, les chemins de fer exercent certaines activités accessoires, dont il n'est pas nécessaire de tenir compte ici. Tel est le cas, par exemple, de la gestion du domaine immobilier, des buvettes et restaurants, des concessions de publicité, etc...

Pour s'en tenir aux recettes du trafic proprement dit, il suffit de rappeler que dans l'exploitation ferroviaire on distingue deux catégories de prestations rémunérées: *le transport des voyageurs et de leurs bagages*, et *le transport des marchandises*. Ce dernier comprend le trafic des charges complètes — c'est-à-dire correspondant à l'occupation de wagons entiers entre le point de chargement et le lieu de destination — et le trafic des envois de détail (colis, caisses, etc.) qui nécessite des opérations particulières de collecte, de groupage et de distribution.

Le volume des transports de la SNCB s'est élevé en 1968, à 8.177 millions de voyageurs-km et à 6.675 millions de tonnes-km de marchandises.

Il se fait qu'un voyageur-km et une tonne-km de marchandises exigent à peu près la même quantité totale de facteurs de production.

On peut donc, en première approximation, les considérer comme une même « unité de trafic » pour apprécier la répartition de ce dernier.

On peut en retenir qu'en **Belgique**, le volume des transports par fer se répartit chaque année à peu près à raison de **55 % pour le trafic des voyageurs et 45 % pour celui des marchandises.**

Toutefois, cette répartition de l'activité ne se reflète pas dans les recettes commerciales: le transport des voyageurs (qui entraîne cependant de plus grandes sujétions d'exploitation au point de vue vitesse, régularité, confort et services) rapporte sensiblement moins que le transport des marchandises.

En effet, les recettes tarifaires du trafic se présentent comme suit pour 1968:

— voyageurs et bagages:	44,2 %
— marchandises:	55,8 %
(dont 11,5 % pour les envois de détail).	

Les recettes versées à la SNCB par sa clientèle sont donc loin d'être en rapport avec les volumes des prestations fournies; cette disproportion met en évidence l'anomalie du niveau des recettes du trafic des voyageurs: l'analyse montre en effet que celles-ci n'atteignent pas — il s'en faut de beaucoup — le montant que l'exploitant serait en droit d'en attendre.

Cette situation résulte de diverses interventions de l'État, qui entraînent un manque à gagner particulièrement marqué dans le secteur des voyageurs. Certes, les recettes ainsi perdues font l'objet d'une certaine compensation de la part des Pouvoirs publics. Mais nous verrons que cette compensation n'est que partielle.

Quelle est donc la nature de l'action de l'État sur le niveau des tarifs, et quelle est son influence sur les recettes?

**Les contraintes tarifaires
en matière de transport de voyageurs
se traduisent par des pertes de recettes
considérables.**

4

Dans quelle mesure ces recettes sont-elles défavorablement influencées par les transports à tarifs réduits que les chemins de fer sont obligés d'assurer à la demande de l'État, au profit de la collectivité et de l'industrie nationale ?

Dans toute entreprise gérée selon des normes commerciales, les prix de vente des produits ou des services sont fixés d'après deux éléments essentiels :

- ils doivent au moins couvrir le prix de revient et assurer un minimum de marge bénéficiaire ;
- ils ne peuvent dépasser les possibilités du marché et sont limités notamment par les offres émanant de la concurrence.

Bien entendu, dans tous les secteurs de l'économie, les commerçants et les industriels sont soumis à certaines contraintes : mesures générales d'ordre public, mesures d'organisation du marché, réglementations particulières (fiscalité, lois sociales, contrôle des prix, etc.). Mais en règle générale, dans chaque secteur d'activités, ces obligations sont les mêmes pour toutes les entreprises intéressées, de façon que le jeu de la concurrence ne soit pas faussé sur le marché correspondant.

Tel n'est malheureusement pas le cas dans le secteur des transports,

où maintes dispositions légales ou situations de fait sont très différentes selon qu'elles s'appliquent à la SNCB ou aux entreprises privées de transport.

En particulier, tandis que les tarifs des chemins de fer sont strictement contrôlés par les Pouvoirs publics, les transporteurs par route ou par voie d'eau bénéficient d'une liberté sensiblement plus grande pour la fixation de leurs prix et la conclusion de contrats de transport.

Bien qu'elles aient été assouplies dans une certaine mesure par la loi du 3.7.1964, les obligations qui pèsent encore sur la SNCB constituent un héritage de l'époque où le rail détenait un monopole de fait dans les transports. A ce titre, elles ont donc perdu leur raison d'être.

Certes, une véritable réglementation tarifaire serait aujourd'hui justifiée pour d'autres raisons, comme mesure d'organisation d'un marché dont la complexité ne fait que s'accroître. Mais il conviendrait dans ce cas qu'elle couvre tout le secteur des transports et qu'elle impose des obligations économiquement équivalentes à toutes les entreprises qui y déploient leurs activités.

Or, à l'heure actuelle, au handicap d'une moindre liberté tarifaire s'ajoute encore pour les chemins de fer l'obligation de consentir d'importantes réductions de prix à de nombreux usagers.

Il n'est évidemment pas question d'émettre ici un jugement sur l'opportunité des mesures ainsi prises en faveur de diverses catégories sociales ou économiques, ces questions étant de nature politique et l'État ayant le droit et la responsabilité de les trancher au mieux des intérêts de la Nation.

Mais, en tout état de cause, il faut bien que les frais engagés par l'exploitant soient couverts, soit par le client lui-même, soit par l'État.

Par conséquent, dans la mesure où les Pouvoirs publics dispensent l'utilisateur du paiement du service rendu, c'est ipso facto sur la communauté nationale que doit être reportée la charge correspondante.

Cette charge ne saurait incomber à la Société, qui a d'ailleurs reçu du législateur de 1926 mission d'exploiter le réseau ferré suivant des méthodes commerciales et industrielles.

Ceci dit, passons en revue les contraintes tarifaires actuellement imposées au rail et les pertes qu'elles occasionnent par rapport aux recettes que l'on pourrait attendre de pratiques purement commerciales.

A. LES TARIFS DE TRANSPORT DES VOYAGEURS.

En Belgique, les voyageurs ordinaires — c'est-à-dire acquittant le tarif plein — payent actuellement environ 1,15 F/km pour un déplacement en 2^e classe, c'est-à-dire sensiblement moins que le prix à payer pour l'utilisation des autres moyens de transport individuels ou collectifs.

A titre de comparaison, un trajet en tramway ou en autobus dans l'agglomération bruxelloise revient en moyenne à 2 F/km ; un déplacement individuel en voiture privée de petite cylindrée ne peut s'effectuer à moins de 2,85 F/km ; en taxi, ce chiffre s'élève à 6 ou 7 F/km en moyenne.

On peut également observer que, par rapport aux tarifs déjà modérés de 1938, les prix actuels de transport en chemin de fer se situent à l'indice 494, alors que les prix de détail sont au coefficient 582 (février 1969).

Toutefois, en Belgique, ce n'est pas tellement le niveau du tarif de base qui détermine le montant total des recettes du trafic des voyageurs. En effet la tarification de ce secteur d'activité est essentiellement caractérisée par d'autres facteurs :

- d'une part, **la proportion considérable de voyageurs bénéficiant de prix réduits ;**
- d'autre part, **l'ampleur des réductions qui leur sont consenties.**

Même si, avec les voyageurs payant le prix plein, on compte ceux bénéficiant de réductions naturelles (enfants) ou réellement commerciales (congressistes, etc.), on constate que 24 % seulement des usagers du rail payent leurs déplacements au prix normal.

Plus des trois quarts des voyageurs doivent être transportés à tarifs considérablement réduits.

Cette situation n'a d'équivalent dans aucun autre réseau européen.

Sans entrer dans tous les détails, il n'est pas inutile de citer ici les réductions accordées par rapport au prix plein (1) :

- 9 % des déplacements correspondent à l'octroi d'**abonnements ordinaires**, comportant en moyenne 55 % de réduction ;
- 9 % aux **abonnements scolaires** (63 % de réduction) ;
- 47 % aux **abonnements sociaux** en faveur des ouvriers et des employés ayant un revenu brut inférieur à 180.000 F (en moyenne 81 % de réduction) (2) ;
- 11 % à des avantages consentis à certaines catégories de citoyens pour des motifs de **reconnaissance nationale** (75 % ou 50 % de réduction en faveur des anciens combattants, prisonniers politiques, marins ayant navigué au titre militaire, etc...), pour des motifs **militaires** (50 % de réduction aux miliciens

(1) Les chiffres sont relatifs à l'année 1968, mais la répartition indiquée ne varie guère d'une année à l'autre.

(2) Compte tenu de l'intervention patronale, la réduction pour le transporteur est de l'ordre de 68 %.

en congé limité, 25 % aux officiers de réserve, etc...), pour des raisons **sociales** (100 % aux mineurs de fond et aux membres de leur famille, 75 % aux chômeurs cherchant un emploi, 75 % ou 50 % aux enfants de familles nombreuses et à leurs parents, ...) ou pour des **causes diverses** (50 % ou 35 % au personnel de la Régie des T.T., des Postes, de l'Administration de la Marine, de la Régie des voies aériennes, etc...).

Ainsi, au total, environ 76 % des voyageurs ont bénéficié en moyenne d'une réduction de 63 % sur le tarif plein (fig. 4).

Répartition du trafic des voyageurs (%)

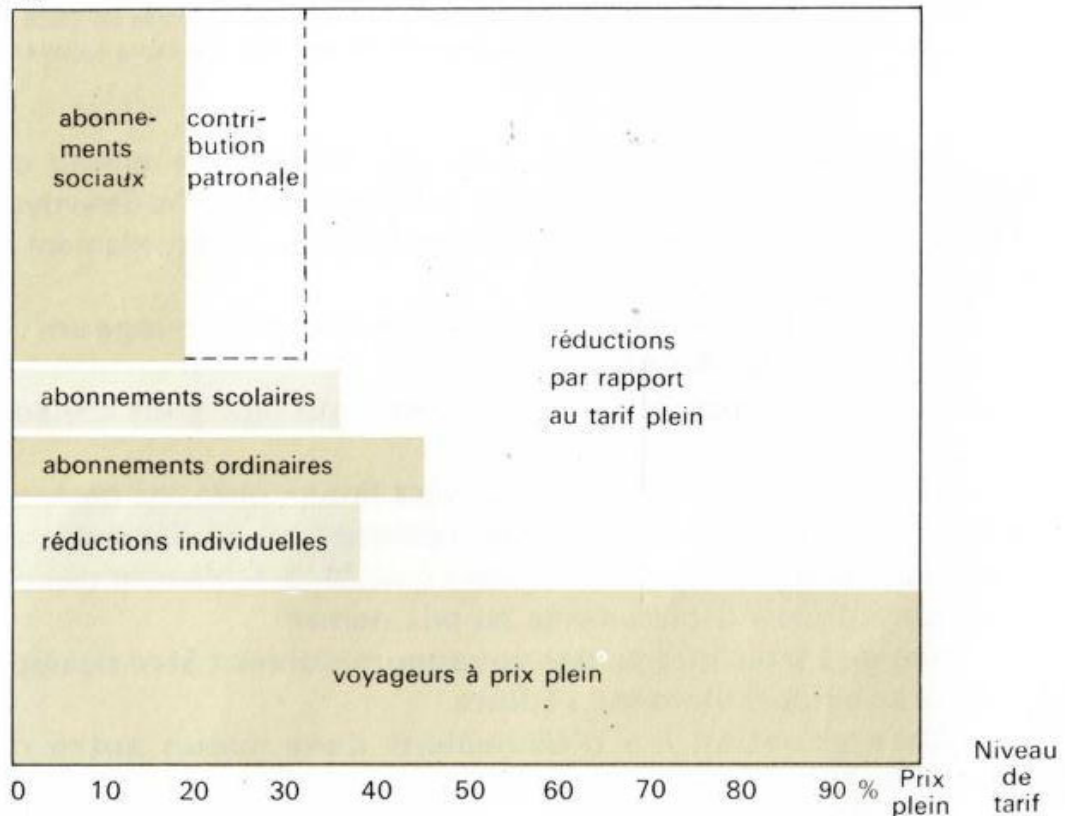


Fig. 4 Répartition des recettes du trafic des voyageurs

L'ampleur des réductions ainsi imposées par rapport à un tarif de base qui lui-même ne couvre pas le prix de revient, suffit à démontrer que les transports correspondants sont assurés à des conditions nettement déficitaires.

Bien entendu, on n'a pas manqué de faire valoir que la suppression des facilités consenties à de nombreuses catégories de voyageurs aurait inévitablement pour corollaire une certaine diminution du nombre d'usagers. Mais, en l'absence de moyens de transport concurrents présentant un éventail d'avantages comparables à ceux du rail pour les déplacements de masse, rien ne permet d'affirmer qu'une telle mesure serait suivie d'une désaffection importante et rapide de la clientèle.

En tout cas, l'expérience des Pays-Bas et de la Suisse, où ces facilités sont inconnues, n'a permis de constater aucun phénomène de ce genre: le rail y conserve une très importante clientèle.

Quoi qu'il en soit, les libéralités accordées par l'État en vue de démocratiser l'enseignement, d'égaliser les conditions d'accès au travail et de favoriser l'industrie et le commerce, sont en réalité accordées à la **collectivité**, par l'intermédiaire de la SNCB. **Elles répondent à une certaine conception politique du service public, mais elles entraînent pour l'exploitant une perte de recettes de quelque 4,6 milliards par an.** On ne peut pas ne pas en tenir compte lorsque l'on tente d'apprécier les résultats de la gestion de l'entreprise.

Il est vrai que les chemins de fer obtiennent, pour leurs prestations de transport de voyageurs, certaines compensations financières de l'État. Mais ces compensations ne sont que partielles: elles laissent un découvert dépassant largement un milliard de francs.

Le problème des compensations doit d'ailleurs être examiné dans son ensemble et fera l'objet d'un chapitre ultérieur.

B. LES TARIFS DE TRANSPORT DES MARCHANDISES.

Dans ce domaine aussi, le rail est soumis à des contraintes tarifaires, moins nombreuses et moins connues, qui réduisent également le montant de ses recettes. Ces obligations trouvent leur origine dans certains traités internationaux conclus par l'État et prévoyant des réductions de prix de transport au profit soit de certaines industries (comme dans les tarifs CECA), soit des usagers d'un pays voisin (tarif belgo-luxembourgeois n° 1), soit encore d'un réseau étranger (tarif des transports en Flandre zélandaise).

La perte de recettes ainsi subie par la SNCB s'est élevée à 350 millions de francs en 1968.

C'est bien entendu aux Pouvoirs publics qu'il appartient de prendre la responsabilité des mesures intervenues, et d'en établir le bilan, en avantages pour la collectivité et en inconvénients pour l'exploitant.

C. LES CONVENTIONS RÉGLANT LES SERVICES PRESTÉS POUR LE COMPTE DES ADMINISTRATIONS PUBLIQUES ET DE L'ÉTAT.

La plupart de ces transports sont encore effectués selon des conventions prévoyant des tarifs très inférieurs non seulement aux tarifs commerciaux, mais souvent même au prix de revient. Ces libéralités furent accordées avant 1926, lorsque le monopole assurait une bonne situation financière au chemin de fer de l'État, et lui permettait d'octroyer certains tarifs de faveur à d'autres administrations de l'État: Postes, Télégraphes et Téléphones, etc.. Elles sont encore en vigueur à l'heure actuelle.

Ces tarifs anachroniques imposent à la SNCB une importante perte par rapport au coût (de l'ordre de 470 millions de francs en 1968) au profit de l'État, à un moment où elle doit déjà être indemnisée par ce même État pour toutes ses autres charges imposées.

Il faut reconnaître qu'ils n'ont plus aucune justification de nos jours.

Conclusion — Dans tous les secteurs de son activité, la SNCB est soumise à des contraintes se traduisant par d'importantes pertes de recettes.

Les recettes du trafic, telles qu'elles figurent dans les comptes de la Société Nationale, ne sont donc en aucune façon le reflet d'une gestion selon les méthodes commerciales courantes.

Nous allons voir maintenant ce qu'il en est des dépenses.

Ce n'est pas le chemin de fer
qui coûte à l'État:
ce sont les prestations imposées
par l'État en faveur de la collectivité
qui coûtent à la SNCB.

5

Quelle est la répartition des dépenses ?

La SNCB doit faire face aux mêmes catégories de dépenses que la plupart des entreprises industrielles. Elle doit rétribuer son personnel et assurer sa sécurité sociale. Elle doit acheter divers approvisionnements, notamment de grandes quantités de combustibles et d'énergie électrique, pour remplir quotidiennement sa mission de transporteur. Elle doit financer le renouvellement de son équipement. Enfin, pour pouvoir — dans toute la mesure de ses moyens — offrir au public les services améliorés que celui-ci exige, elle doit procéder à l'aménagement des grandes gares, à la construction d'ouvrages d'art, à la modernisation de la signalisation, etc...

En 1968 ces divers postes de dépenses se sont répartis comme suit:

— Rémunération du personnel en activité:	33 %
— Soins de santé et autres charges sociales:	10 %
— Pensions:	14 %
	<hr/>
Total des dépenses de personnel:	57 %
— Combustibles et énergie électrique de traction:	4 %
— Matières:	6 %
— Charges financières:	5 %
— Renouvellement du matériel roulant:	7 %
— Renouvellement des installations fixes, outillage, matériel et divers:	9 %
— Dépenses diverses (entreprises, location de matériel aux réseaux étrangers, location d'autobus, etc.):	12 %
	<hr/>
Total des autres dépenses:	43 %

L'interprétation de ce tableau exige toutefois des éclaircissements : en effet, la SNCB est contrainte, par voie légale, d'assumer divers suppléments de dépenses — détaillés dans les chapitres suivants — qui ne sont pas imposés à ses concurrents. Les montants qui s'y rapportent présentent ainsi d'importants écarts par rapport à ce qui est généralement considéré comme normal dans les autres entreprises de transport.

Une fois encore, il n'est pas question de porter un jugement sur le bien-fondé de ces mesures, ni de passer sous silence le fait que l'État assure une compensation financière de certaines des dépenses excédentaires qu'il occasionne ainsi à la SNCB.

Mais pour pouvoir apprécier correctement les résultats de la gestion, il faut savoir dans quelle mesure les dépenses brutes figurant dans les bilans correspondent aux charges incombant normalement à l'entreprise.

6

A quelles charges anormales la SNCB doit-elle faire face en ce qui concerne le personnel en activité ?

L'exploitation ferroviaire est une industrie de prestations de services. Il n'est donc pas surprenant que les dépenses de main-d'œuvre y représentent la part la plus importante des charges d'exploitation: en 1968, la SNCB a consacré 11.107 millions de francs à la rétribution de son personnel en activité.

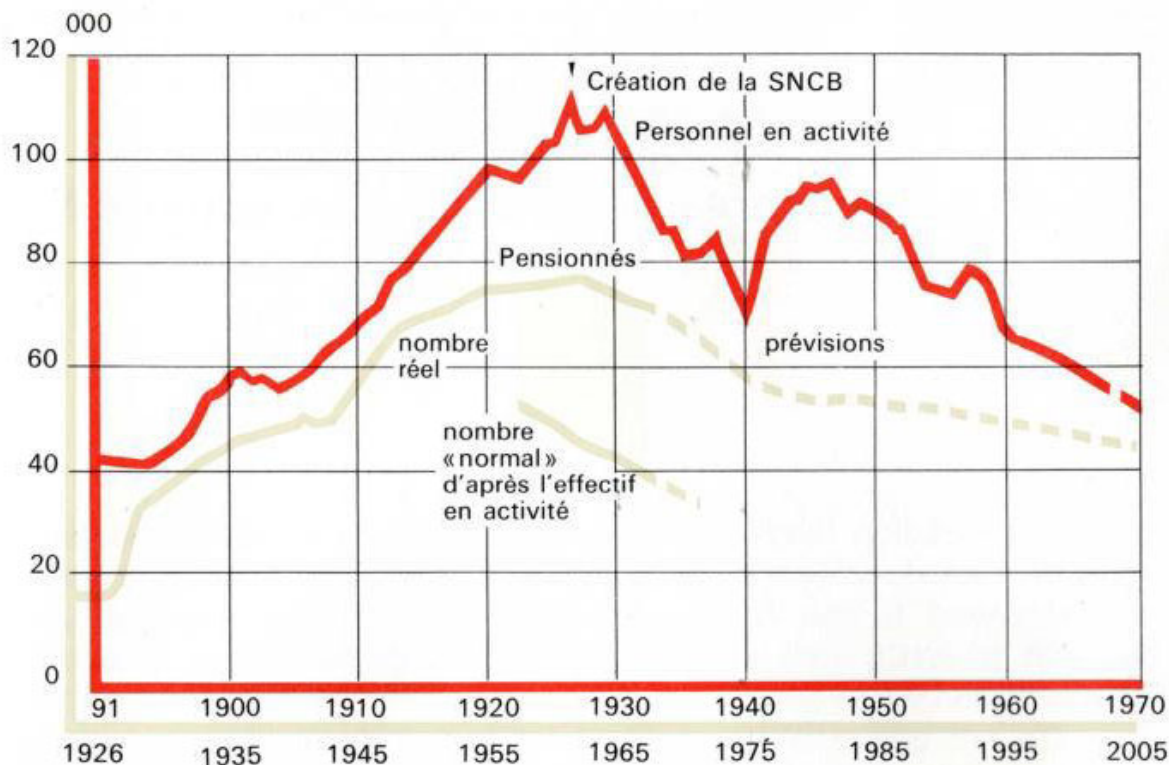
On sait que ce montant dépend à la fois du nombre des agents et du niveau de leurs rémunérations.

L'effectif du personnel en activité s'élevait à 55.407 unités au 1.1.69, alors qu'à la création de la SNCB en 1926, il était de 113.240 agents (1) (non compris l'effectif des compagnies privées reprises depuis lors), et de 90.715 au 1.1.50 (fig. 5).

Le chapitre 13 décrit l'amélioration de productivité qui a permis cette réduction de la main-d'œuvre. Bien que les capitaux disponibles pour les investissements n'aient généralement pas atteint le niveau souhaitable, les possibilités offertes par la modernisation ont été largement exploitées et pratiquement il n'eût pas été possible de comprimer plus rapidement l'effectif.

Mais lorsqu'une situation de fait impose ainsi à une entreprise une grande stabilité de ses facteurs de production — donc aussi de ses dépenses —, n'y a-t-il pas quelque inconséquence à l'empêcher par ailleurs de valoriser toute sa capacité de production, en maintenant de graves inégalités dans les conditions de concurrence, comme nous le verrons plus loin ?

(1) Pour 1926, l'effectif cité correspond aux agents utilisés durant toute l'année. Si l'on compte aussi ceux qui n'ont été utilisés que durant une partie de l'année, on arrive à un effectif de 119.886 unités.



Le graphique met en évidence que le nombre de pensionnés dépend de l'effectif du personnel en activité 35 ans auparavant
 Fig. 5 **Corrélation entre l'effectif des pensionnés et celui du personnel en activité**

Quant au **niveau des rémunérations**, ce serait une erreur de croire que les cheminots bénéficient d'un ensemble d'avantages matériels dépassant les conditions offertes, pour un travail similaire, sur le marché de l'emploi. En 1968, l'éventail des salaires et des traitements bruts payés aux agents de la SNCB s'est présenté comme suit :

- moins de 180.000 F par an: 78,7 % du personnel
- de 180.000 F à 300.000 F: 19,3 %
- plus de 300.000 F: 2 %

Ces rémunérations ne sont supérieures ni à celles des Administrations de l'État ni aux normes de l'entreprise privée.

Il apparaît ainsi que les charges de personnel que l'on peut considérer comme anormales ne proviennent ni de l'effectif des agents, ni du montant de leurs rémunérations. En réalité, leur origine se situe dans toute une série d'interventions de l'État qui — notamment dans le

domaine de la sécurité sociale — imposent à la SNCB des obligations que ne supportent pas les autres employeurs et en particulier les concurrents du chemin de fer.

En voici quelques exemples caractéristiques:

A. LES SOINS DE SANTÉ.

En matière de sécurité sociale, la SNCB en tant qu'employeur ne jouit pas de certains des avantages octroyés par l'État à n'importe quelle entreprise privée.

Les dispositions de la loi du 9 août 1963 (dite Loi Leburton) prévoient une large contribution de l'État aux charges financières relatives à la mise en application de sa politique sociale.

Ainsi, pour les travailleurs salariés relevant de l'INAMI, une partie seulement des remboursements pour soins de santé provient des fonds correspondant aux cotisations d'assurance maladie-invalidité des employeurs et des salariés.

Le solde, qui représente une fraction importante du financement, est fourni par l'État.

Ceci s'applique à tous les secteurs de l'économie, y compris les concurrents du rail.

Seule la SNCB s'est jusqu'à présent vu refuser le bénéfice de ces dispositions, bien qu'elle soit évidemment obligée d'octroyer à son personnel des avantages équivalents à ceux du régime général.

D'autre part, la bonne administration du régime particulier d'assurance maladie-invalidité de la SNCB ne peut être mise en doute. La gestion paritaire de la Caisse des Œuvres Sociales a en effet permis de soumettre l'octroi des soins de santé et l'allocation d'indemnités pour maladie et blessures à des contrôles efficaces qui ont permis de ramener les absences pour maladie à 3,85 % en 1968, ce qui est sensiblement inférieur au pourcentage correspondant constaté dans l'industrie privée et dans les principaux services publics. Il en résulte, toutes choses égales, une économie annuelle de quelque 100 millions de francs par an.

Le traitement discriminatoire infligé dans ce domaine au chemin de fer est donc particulièrement injuste.

Les conséquences peuvent en être évaluées objectivement: si elle était traitée de la même façon que les autres entreprises, en d'autres termes si le secteur « Soins de santé » de sa Caisse des Œuvres Sociales pouvait être affilié à l'INAMI comme les autres unions de mutuelles du pays, la SNCB aurait à déboursier environ 500 millions de moins par an.

N'est-il pas d'une équité élémentaire soit de réaliser cette affiliation, soit d'accorder à la Société Nationale une compensation financière équivalente?

B. LES ACCIDENTS DU TRAVAIL.

Une discrimination analogue s'exerce au détriment de la SNCB en matière d'allocations aux membres de son personnel victimes d'accidents du travail.

Contrairement aux entreprises privées, la Société Nationale ne peut cotiser à la Caisse de Prévoyance et de Secours créée en faveur des victimes d'accidents du travail. Toutes les allocations accordées en vertu de l'Arrêté du Régent du 19.12.1944 aux cheminots accidentés, sont donc intégralement à sa charge.

Certes, le supplément de dépenses qui en résulte est relativement faible. Mais une fois de plus, la gestion interne y est entièrement étrangère, et il serait juste que la SNCB reçoive une compensation financière pour ces dépenses anormales.

C. LES BONIFICATIONS D'ANCIENNETÉ DANS LA CARRIÈRE ET LES PROMOTIONS EXTRA-RÉGLEMENTAIRES.

La SNCB doit consentir des avantages en faveur de beaucoup de ses agents pour des services que ceux-ci ont rendu non à leur employeur, mais à la nation.

L'État, pour des motifs de reconnaissance nationale, attribue certains avantages aux anciens combattants et assimilés faisant partie de son propre personnel. Il a étendu le bénéfice de ces dispositions aux agents de la SNCB.

Dès lors, tandis qu'aucune des firmes privées en concurrence avec le rail n'est astreinte à devoir verser des indemnités spéciales à ses employés invalides ou prisonniers de guerre, prisonniers politiques, anciens combattants, etc., près de 4.000 cheminots ont pu, en 1968, faire valoir leurs droits à des avantages tels que bonifications d'ancienneté, promotions extra-réglementaires au-delà du maximum, maintien

des avantages du grade en cas d'inaptitude et de réutilisation dans un emploi inférieur, etc...

Une fois encore, il ne s'agit que d'une vingtaine de millions de dépenses supplémentaires.

Mais puisque ces dépenses ne sont imposées à aucune firme gérée selon des méthodes commerciales, on ne peut parler de subvention lorsque l'État les rembourse à la SNCB.

**L'État accorde son aide
à tous les régimes de Sécurité sociale.
Pourquoi n'en ferait-il pas de même
vis-à-vis des institutions sociales de la SNCB ?**



7

Le problème des pensions.

La charge des pensions imposée à la SNCB dépasse considérablement celle des autres entreprises.

Pour expliquer cette anomalie, on pourrait être tenté de mettre en cause le montant des pensions accordées aux cheminots. Toutefois, cette explication ne résiste pas à l'examen.

Il suffit, pour s'en convaincre, d'écarter tout ce qui est extra-légal dans ces pensions et qui, aux chemins de fer comme partout ailleurs, est naturellement à charge de l'entreprise.

Si l'on retient seulement la part correspondant à *la pension légale*, en comparant objectivement la situation de la SNCB avec celle du régime général appliqué à tous les secteurs de l'économie, on constate que **la charge de la Société Nationale est considérablement plus élevée que si elle était affiliée à l'ONSS au même titre que les autres entreprises de transports.**

Et cela pour deux raisons fondamentales.

Première raison: *L'EFFECTIF EXCÉDENTAIRE DES PENSIONNÉS.*

Au 1.1.1969, il y avait à la SNCB **69.421 pensionnés** (36.248 retraités et 33.173 veuves et orphelins), **alors que le personnel en activité de service s'élevait à 55.407 unités** (fig. 5).

Il est essentiel de souligner que cette situation paradoxale n'engage nullement la responsabilité de l'exploitant. En effet, lors de la création de la Société Nationale en 1926, l'effectif du personnel occupé au service

des chemins de fer de l'État était nombreux et relativement jeune: depuis quelques années, l'Administration avait procédé à des recrutements massifs, pour des raisons qui n'ont pas à être jugées ici, mais auxquelles les séquelles de la guerre 1914-1918 n'étaient pas étrangères. Il y avait, à ce moment, quelque 113.000 agents en service actif.

Il faut porter au crédit de la gestion de la SNCB que celle-ci ait pu, dans la suite, réduire cet effectif de moitié malgré l'accroissement du trafic. Mais il était évidemment hors de son pouvoir d'agir de la même manière sur l'évolution du nombre de ses pensionnés, puisque cette évolution reproduit nécessairement celle du personnel actif, avec un décalage de 35 ans pour les retraités et de 45 ans pour les veuves et orphelins.

Cependant, les chemins de fer ne sont pas la seule entreprise dans laquelle l'effectif de la main-d'œuvre décroisse régulièrement depuis de nombreuses années. En soi, cette situation n'aurait donc pas de conséquences vraiment sérieuses s'ils étaient intégrés dans le régime général de financement des pensions, où de telles charges excédentaires sont compensées par les cotisations des industries nouvelles ou en expansion.

Mais tel n'est pas le cas.

Dès lors, au lieu de payer comme toute entreprise une cotisation en rapport avec l'effectif de son personnel en activité, la SNCB supporte la charge de près de 70.000 retraités, veuves et orphelins, alors que sur la base des statistiques de l'ONSS, elle ne devrait guère en compter plus de 40.000. **On doit donc considérer environ 30.000 bénéficiaires de pensions — soit près de la moitié du total — comme en surnombre.**

Peut-on imaginer une autre firme industrielle ou commerciale belge qui, après avoir réduit son personnel de moitié, devrait continuer à payer ses cotisations de pensions sur la base de l'effectif initial tout en soutenant la concurrence d'entreprises ne subissant pas cette contrainte?

Deuxième raison: *LE MODE DE FINANCEMENT DES PENSIONS.*

Même si l'on ne considère que l'effectif normal des pensionnés, on constate que **la SNCB doit supporter elle-même l'intégralité de la charge des pensions, contrairement aux autres entreprises.**

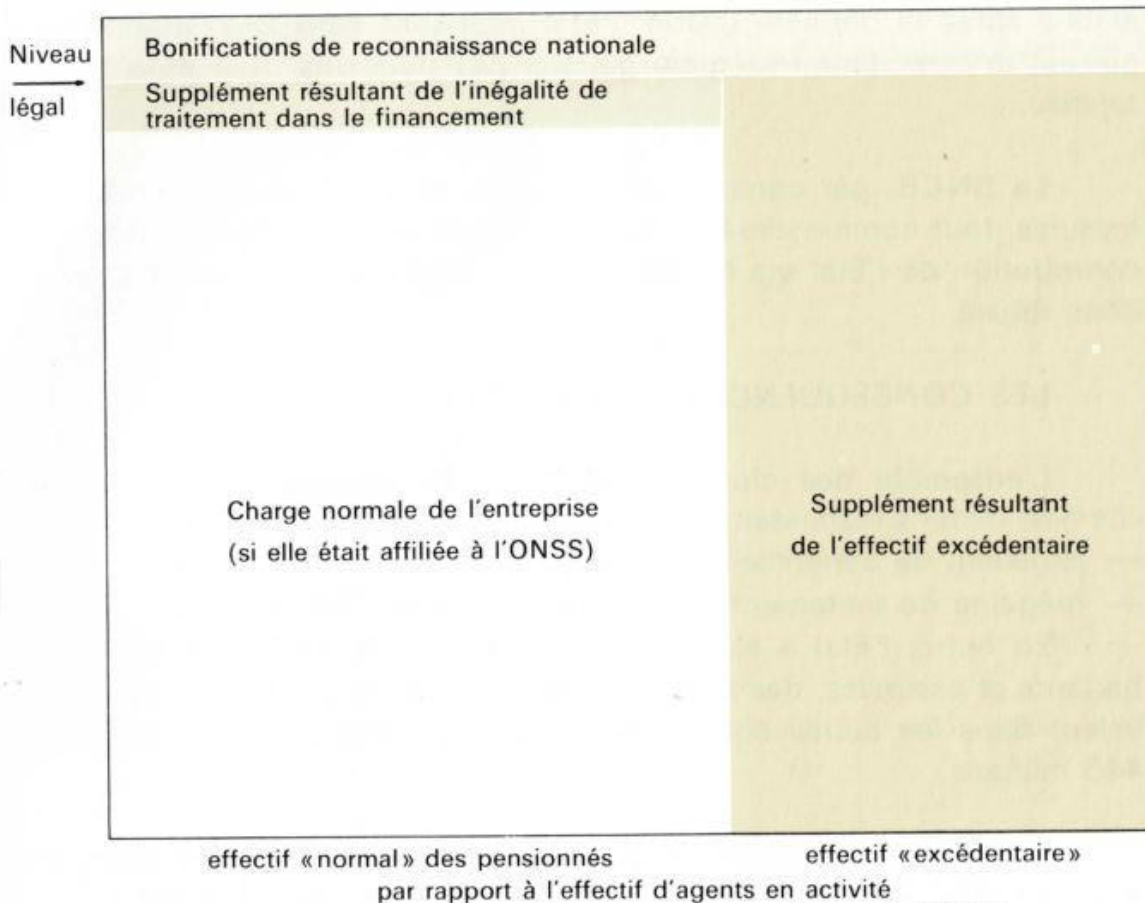


Fig. 6 Analyse de la charge des pensions supportée par la SNCB

Lors de la création de la SNCB en 1926, l'État n'a pas voulu constituer les réserves mathématiques correspondant aux pensions de retraite et de survie en cours et en voie de formation à ce moment. Au lieu de pouvoir prélever le montant de ces pensions sur les revenus de capitaux accumulés, la SNCB a donc été obligée, dès le début de sa gestion, de le puiser dans ses recettes d'exploitation mois après mois, au fur et à mesure des besoins (1).

Certes, d'autres régimes de pensions se trouvent dans une situation analogue. Mais celle-ci ne leur occasionne pas un préjudice équivalent à celui subi par les chemins de fer. En effet, en vertu de la législation

(1) L'ampleur des difficultés financières ainsi causées à la Société n'a pas échappé aux autorités de tutelle. En 1947, au lendemain de la guerre, le problème fut à nouveau examiné. A cette époque, compte tenu de l'accroissement du nombre de bénéficiaires et du rajustement du montant des pensions depuis 1926, il eût fallu une vingtaine de milliards pour constituer les réserves correspondant au régime de capitalisation. Dans ces conditions, l'État se trouva dans l'impossibilité de réparer l'omission de 1926. Une compensation partielle de 3 milliards fut octroyée à la SNCB au titre des pensions, et le régime de répartition fut maintenu.

établie après la dernière guerre, l'État intervient dans leur financement, qui est intégré dans le régime général des pensions pour employés et salariés.

La SNCB, par contre, est exclue du champ d'application de ces mesures, tout comme elle l'est pour les soins de santé. Le bénéfice de la contribution de l'État via l'ONSS, dont profitent ses concurrents, lui est donc refusé.

LES CONSÉQUENCES FINANCIÈRES.

L'ensemble des charges anormales de pensions pesant sur les chemins de fer s'établissait dès lors comme suit en 1968 (fig. 6) :

- excédent de bénéficiaires: 2.487 millions ;
- inégalité de traitement dans le financement: 184 millions.

En outre, l'État a accordé aux agents de la SNCB anciens combattants et assimilés, des *bonifications de pension* qui n'ont pas d'équivalent dans les autres entreprises, d'où une autre charge anormale de 445 millions.

Nul ne peut contester que toutes ces dépenses n'incombent pas à la SNCB mais doivent être supportées par les Pouvoirs publics.

L'intervention de l'État à ce titre (compensation qui ne couvre d'ailleurs actuellement que 84 % des charges anormales) n'a donc nullement le caractère d'un subside, mais constitue au contraire une mesure de stricte équité.

Quarante ans après sa constitution,
la SNCB subit encore
— en matière de pensions —
les conséquences d'une situation
qui lui a été léguée par l'État.

8
**Y a-t-il d'autres obligations
imposées par l'État
qui pèsent sur les dépenses de l'entreprise ?**

D'autres obligations imposées à la SNCB sont pour elle une source de dépenses anormales.

A. LES LIGNES NON RENTABLES.

Les chemins de fer belges ne peuvent supprimer la desserte d'une ligne, ni même remplacer le service des trains par des services d'autobus, sans l'accord de l'État.

Cette « obligation d'exploiter » est un autre héritage de la législation établie au XIX^e siècle pour limiter les conséquences du monopole des transports dont bénéficiait le rail à cette époque.

Mais la notion de service public s'exprime différemment depuis qu'il existe plusieurs moyens d'assurer les besoins légitimes de transports des populations de chaque région.

Or, à l'heure actuelle et dans les conditions prévalant en Belgique, il est impossible d'obtenir l'équilibre financier d'un service de trains de voyageurs sur une ligne de chemin de fer à faible trafic de marchandises empruntée par moins de 2.000 voyageurs par jour. Il y a encore des lignes dans notre pays qui ne répondent plus à cette condition et l'exploitant n'en peut mais.

C'est au Gouvernement qu'il appartient de juger si les besoins de la région peuvent être suffisamment couverts par des autobus de substitution ou si l'exploitation ferroviaire doit être poursuivie, à titre d'obligation de service public.

Mais lorsque les Pouvoirs publics croient devoir maintenir des services non rentables, il leur incombe d'en supporter la charge.

B. LE GARDIENNAGE DES PASSAGES A NIVEAU.

La voie ferrée et la route se recoupent en de très nombreux points, sans que l'une ou l'autre puisse se prévaloir d'une priorité quelconque dans la nature des services offerts à la collectivité. Toutes deux ont le même intérêt, au point de vue de la sécurité du transport et de l'écoulement régulier du trafic, à disposer d'installations de croisement — ponts ou passages à niveau — bien établies, bien entretenues et munies des dispositifs de sécurité indispensables. Toutes deux en profitent également.

Or, pendant longtemps, la SNCB a été seule à supporter la charge des croisements avec la route. Il lui a fallu attendre jusqu'en 1959 pour que l'État accepte de prendre à son compte la moitié de cette charge, qui, en 1968, s'est élevée à environ 250 millions.

L'intervention financière de l'État a, en l'occurrence, un caractère absolument normal et ne peut être qualifiée de subside.

9

Que faut-il faire pour clarifier une fois pour toutes les rapports financiers entre les chemins de fer et les Pouvoirs publics ?

Ce qui précède a mis en évidence le caractère anormal de nombreuses obligations imposées à la SNCB par des actes de souveraineté de l'État: dispositions légales différentes pour la Société Nationale de ce qu'elles sont pour les autres entreprises, dépenses anormales, prestations à prix réduit en faveur de nombreuses catégories économiques et sociales.

Si l'on en fait le total — indépendamment des inégalités subies dans d'autres domaines, et dont il sera question plus loin — on constate qu'elles ont représenté pour les chemins de fer, en 1968, un préjudice de 11.546 millions, dont la gestion de l'entreprise n'est en rien responsable.

Dès lors, comme le ferait n'importe quelle société privée dans des circonstances analogues, la SNCB réclame aux Pouvoirs publics l'indemnisation de ce préjudice. C'est à ce titre (1) qu'elle a globalement obtenu de l'État, sous des étiquettes diverses, une compensation de 10.780 millions en 1968, à laquelle s'est ajoutée une exonération d'impôt de 475 millions, portant la compensation globale à 11.255 millions.

Ainsi, le remboursement des charges anormales supportées par le rail est-il encore loin d'être complet: il s'en faut d'un million de francs par jour.

D'autre part, sur le plan psychologique, force est de reconnaître que la procédure actuelle, dans laquelle la SNCB doit chaque année solliciter de l'État l'indemnisation de ses prestations et des servitudes inhérentes à ses obligations de service public, n'est pas satisfaisante. Elle est mal interprétée par l'opinion publique, qui ne voit pas clairement s'il s'agit d'une subvention destinée à combler un déficit, ou du remboursement de charges imposées par l'État et dont elle ignore les causes et le montant exacts.

(1) M. le Ministre des Communications l'a signalé à plusieurs reprises aux membres du Parlement (voir notamment le Compte rendu des déclarations faites devant le Sénat le 11.5.1966 et devant la Chambre le 8.6.1966).

La nécessité d'une clarification comptable de la situation des chemins de fer est donc évidente.

Cette indispensable opération d'assainissement financier a été dénommée « *Normalisation des comptes* ». Elle vise, pour toutes les charges anormales imposées aux chemins de fer, à évaluer objectivement le préjudice — ou, le cas échéant l'avantage (1) — qui en résulte, et à en assurer l'indemnisation en instituant une procédure appropriée.

Son principe a été admis par les Pouvoirs publics. Un Groupe de travail interministériel créé à cette fin a déposé un rapport définissant, pour chacune des charges en particulier, la base de la normalisation et les modalités des calculs qui s'y rattachent.

D'ailleurs, une décision du 18 mars 1969 du Conseil des Communautés Européennes fait aux États membres une obligation de normaliser les comptes des entreprises de chemin de fer au plus tard le 1^{er} janvier 1971.

**Normaliser les comptes,
c'est appeler les choses par leur nom.**

La normalisation des comptes, qui ne peut plus être retardée, est un instrument de vérité économique dans le domaine des transports.

Elle permettra de voir clair dans la situation financière des chemins de fer.

Elle révélera aussi ce que coûtent à la collectivité les régimes particuliers que l'on a fréquemment imposés au rail.

Il sera ainsi possible d'inscrire chaque indemnité au budget du Ministère demandeur au lieu de la noyer, comme actuellement, dans des postes généraux du seul budget du Ministère des Communications.

Elle rendra plus aisée la suppression de certaines inégalités de traitement qui n'ont plus de raison d'être.

(1) Le chemin de fer a longtemps bénéficié — faible compensation pour ses obligations — d'avantages en matière fiscale. Toutefois, depuis 1965 la SNCB n'est plus exonérée de la taxe de transmission et de diverses autres taxes assimilées au timbre comme elle l'était précédemment.

10
**Il y a d'autres inégalités
dans les conditions de concurrence.
Les chemins de fer sont notamment
défavorisés au point de vue
des charges de leur infrastructure.**

Bien que la normalisation des comptes des chemins de fer soit indispensable et urgente, elle ne constitue cependant qu'une opération interne, ayant pour but de clarifier et d'assainir les rapports financiers entre l'État et la SNCB tout en renseignant l'opinion publique sur la situation réelle de la gestion du rail. Elle ne suffira pas à mettre les chemins de fer à égalité avec les autres entreprises de transport sur un marché de plus en plus concurrentiel.

En effet, la position compétitive de la Société Nationale est gravement affectée par d'autres inégalités, qui trouvent leur source dans la disparité des régimes appliqués dans divers domaines au rail, à la route et à la voie d'eau. Les remèdes à cette situation ne peuvent être trouvés au sein du seul chemin de fer. Ils relèvent en réalité de la politique générale des transports.

C'est ainsi que l'on constate de sérieuses différences dans la mise en application, par les divers modes de transport, de la législation relative aux *CONDITIONS DE TRAVAIL DU PERSONNEL*. On sait que les prescriptions relatives à la durée des prestations sont beaucoup plus strictes au chemin de fer et qu'elles sont scrupuleusement respectées par la SNCB. Abstraction faite de l'aspect purement social de la question et des conséquences de cet état de fait pour la sécurité, il est certain qu'il y a là une cause de handicap pour l'exploitant sur le plan économique.

On constate aussi, comme nous l'avons montré au chapitre 4, une profonde disparité dans les *RÉGIMES TARIFAIRES* appliqués à chaque mode de transport.

Mais un autre facteur de distorsion des conditions de concurrence joue un rôle à ce point considérable qu'un exposé distinct doit lui être consacré. Il s'agit de l'imputation des *CHARGES D'INFRASTRUCTURE*, problème d'autant plus difficile à résoudre qu'il n'y a pas d'unité de gestion à ce point de vue entre les différents modes de transport, les voies ferrées étant construites et gérées par la SNCB (depuis 1926), tandis que les routes et les voies navigables le sont principalement par le Ministère des Travaux Publics.

Toutes les charges de son infrastructure sont inscrites dans les comptes du chemin de fer: établissement ou renouvellement, entretien et exploitation, l'ensemble de ces dépenses étant automatiquement incorporé dans son prix de revient. Cette charge est considérable, puisque la SNCB a dû y consacrer près de 6 milliards de francs en 1968.

Par contre, pour le réseau routier et pour les voies navigables, les Pouvoirs publics assurent le financement des investissements et de toutes les dépenses d'entretien, de fonctionnement, de police, etc... Ils mettent ces infrastructures à la disposition des utilisateurs et peuvent évidemment en exiger en contrepartie des taxes, péages ou redevances.

Toutefois, pendant longtemps, l'État ne s'est pas soucié de porter ces taxes et redevances à un niveau permettant de couvrir l'ensemble des charges. Celles-ci étaient, pour la plus grande part, supportées par la collectivité.

Une telle situation n'a sans doute pas retenu l'attention des Pouvoirs publics aussi longtemps que le rôle économique de la route et de la voie d'eau est resté limité. Mais d'importants changements sont intervenus à cet égard, et le moment est venu pour l'État de tirer les conséquences de l'évolution profonde qui s'est produite dans la situation économique.

Au cours des dernières décades, de nombreux canaux à grande section ont été construits, et la *voie navigable* joue désormais un rôle très important dans le transport des marchandises pondéreuses.

Or, la plus grande partie du coût de cette infrastructure (qui est

particulièrement onéreuse, sauf sur certains cours d'eau naturels) reste à charge des contribuables.

Sur toutes les voies navigables intérieures non soumises à l'influence de la marée, les droits de navigation restent fixés au niveau de 1926, soit 2 centimes à la tonne-kilomètre (contre 1 centime-or il y a 100 ans). **Cette redevance ne suffit même pas à couvrir les frais de fonctionnement.** Pour l'ensemble des canaux gérés par l'Office de la Navigation intérieure, les avances cumulées accordées par l'État pour combler le déficit s'élevaient à 670 millions de francs au 31.12.1966 (derniers chiffres publiés).

La situation en est peu à peu venue à ce point que sur certains canaux, le cadeau ainsi fait à quelques utilisateurs aux frais des contribuables dépasse le prix du transport par chemin de fer (1).

Pour la *route*, les choses se présentent de façon différente. Ses utilisateurs doivent acquitter diverses redevances, en particulier les droits d'accise sur les carburants et les taxes de circulation.

Certes, une partie de cette contribution pécuniaire doit être considérée comme impôt de droit commun, auquel les véhicules automobiles doivent être assujettis au même titre que tout autre bien (2). Mais il n'en est pas moins vrai que la partie des taxes qui vient en excédent de la fiscalité générale a un caractère spécifique et peut être considérée comme une rémunération de l'usage de l'infrastructure. Les usagers de la route participent donc pour une part appréciable aux charges financières de cette infrastructure.

Toutefois, ces charges sont très injustement réparties entre eux : **si les taxes qui frappent les voitures, et sans doute aussi les camionnettes légères, couvrent les dépenses que leur circulation occasionne à la collectivité, il n'en est pas de même pour les poids lourds.**

Il ne peut en effet y avoir le moindre doute — et les essais effectués récemment sur une grande échelle aux États-Unis l'ont confirmé scientifiquement — que les dégâts occasionnés à la route varient considérablement avec le poids des véhicules.

Tous les automobilistes ont remarqué la dégradation sensible de la bande de droite des autoroutes, sur laquelle circulent généralement les poids lourds. On a constaté que les dégâts occasionnés sont en rapport avec la quatrième puissance du poids par essieu. En d'autres termes, le passage d'un essieu de 10 tonnes (ce qui est courant pour les camions lourds) cause au revêtement routier autant de dommage que celui de 10.000 essieux d'une tonne (ce qui est beaucoup pour les voitures de tourisme).

(1) Cette question est traitée plus en détail au chapitre 12.

(2) Les carburants utilisés pour la traction ferroviaire et pour les installations fixes de l'industrie sont eux aussi grevés d'un certain droit d'accise.

Il est évident que la tranche correspondante des droits payés par les utilisateurs routiers relève de la fiscalité générale.

Comme la gradation des taxes est loin de tenir compte de cette situation, les voitures légères payent sans doute plus que les frais d'entretien de la chaussée dont elles sont responsables, alors que les camions lourds payent certainement beaucoup moins (1).

Il importe peu de savoir si les transporteurs routiers sont ainsi subventionnés par les propriétaires d'automobiles privées ou par l'ensemble des contribuables. Il suffit de constater qu'ils sont effectivement dégrevés des taxes qu'ils devraient supporter.

Conclusion. — **Les transporteurs par voie navigable sont presque entièrement exonérés de la charge de l'infrastructure qu'ils utilisent: Les transporteurs routiers utilisant des véhicules lourds le sont dans une mesure importante.**

Les uns et les autres bénéficient par conséquent d'une subvention qui leur permet de se présenter sur le marché des transports avec un prix de revient artificiellement abaissé.

Les chemins de fer sont ainsi fortement handicapés par rapport à la batellerie et aux véhicules routiers lourds, avec lesquels ils sont en concurrence directe pour le trafic des marchandises.

Les différences portent sur des montants considérables et représentent des pourcentages très élevés des prix de revient. Aussi **faussent-elles gravement les conditions de concurrence.**

Une telle situation ne peut se prolonger davantage. Elle est très onéreuse pour la collectivité. En outre, elle a des conséquences profondes sur l'évolution du trafic et de la situation financière de la SNCB.

Le remède est évident: **il faut que le problème de l'imputation aux utilisateurs des charges de l'infrastructure soit résolu d'une manière identique pour les trois modes de transport en concurrence: chemin de fer, route et voie navigable.**

Sur le moyen à adopter, il existe plusieurs théories. Mais la plupart des spécialistes sont d'accord pour préconiser que le contribuable soit dispensé d'intervenir dans le coût des infrastructures, la totalité de la

(1) Ceci est confirmé par une étude récente des conditions existant en Belgique (J. Denduyver: *De Wegkosten*, Hogere School voor Handels- en Economische Wetenschappen, Rijksuniversiteit Gent, 1966).

L'auteur conclut que «les voitures et camions légers couvrent leurs frais d'infrastructure, ce qui n'est pas le cas pour les camions lourds».

charge devant être payée par les utilisateurs au prorata de l'usage qu'ils en font. Les connaissances techniques et économiques actuelles permettent de trouver des formules de répartition équitables entre ces utilisateurs.

En somme, il s'agit d'établir dans ce domaine **la vérité des prix**, et de permettre aux usagers de choisir dans chaque cas le moyen de transport le moins onéreux pour la collectivité. C'est ainsi, et ainsi seulement, que le coût global des transports pourra être réduit au minimum, ce qui sera tout profit pour les contribuables. C'est également ainsi que la SNCB pourra obtenir la part du trafic qui répond à sa vocation et à ses possibilités ; elle n'en demande d'ailleurs pas plus.

Cette solution est envisagée sur le plan international, en particulier dans les États membres des Communautés Européennes.

On ne peut toutefois se dissimuler que sa mise en application demandera encore un certain délai. En effet, le nombre et la variété des données à considérer entraîneront des calculs complexes, qui prendront nécessairement un certain temps. D'autre part, les comptes de l'État, des Provinces et des Communes n'ont pas le caractère d'une comptabilité industrielle et ne sont pas encore tenus de manière à fournir tous les éléments nécessaires à ces calculs. Enfin, il sera peut-être jugé opportun, pour tenir compte des situations acquises, de prévoir l'application progressive du système.

En attendant, pour remédier à la situation décrite plus haut, il est équitable qu'une compensation financière soit attribuée aux chemins de fer. Ce n'est évidemment qu'un palliatif, ne pouvant avoir qu'un caractère transitoire. Mais il est indispensable. Il doit logiquement trouver sa place dans le cadre de la normalisation des comptes et être soumis à la même procédure et au même contrôle.

Dans tous les pays d'Europe occidentale
la distorsion artificielle de la concurrence
sur le marché des transports
joue au détriment exclusif
des chemins de fer.

11

Quelles sont les conséquences de cette inégalité de traitement sur l'évolution du trafic de la SNCB ?

Les exposés qui précèdent permettent d'apprécier objectivement les conditions dans lesquelles les chemins de fer belges se présentent aujourd'hui sur le marché des transports.

Celui-ci est désormais caractérisé par l'abondance des possibilités offertes aussi bien pour les déplacements des voyageurs que pour l'acheminement des marchandises.

Il n'y a pas lieu de s'attarder longuement sur le *trafic des voyageurs*. Bien souvent, le prix à payer n'est pas l'élément déterminant du choix par les usagers d'un moyen de transport. La nature et la qualité du service ont aussi une grande importance, et beaucoup de voyageurs attachent un intérêt primordial soit à la commodité du transport individuel de porte à porte, soit à la fatigue et aux risques qui peuvent en constituer la rançon.

Ces facteurs jouent en sens divers et, comme le montre le tableau ci-après, le trafic des voyageurs de la SNCB reste relativement stable en dépit du développement spectaculaire de l'automobile et de l'aviation. On note toutefois, au cours des trois dernières années, un léger tassement en rapport avec le ralentissement de l'expansion économique.

Années	1957	1963	1964	1965	1966	1967	1968
Millions de voyageurs	251	276	275	273	270	265	255
Millions de voyageurs-kilomètres	8.555	9.008	9.040	8.974	8.708	8.534	8.177

Le problème est sensiblement différent dans le *trafic des marchandises*.

Il n'est certes pas question de sous-estimer l'importance de la qualité du service dans ce secteur d'activité. La route, notamment, qui couvre la totalité du territoire, offre aux utilisateurs la possibilité d'effectuer des transports de bout en bout sans transbordement. Mais il existe de nombreuses relations sur lesquelles les chemins de fer offrent des services satisfaisant parfaitement les besoins de la clientèle, et où l'attribution du trafic est uniquement une question de prix.

A cet égard, avec son prix de revient grevé par de nombreuses charges insuffisamment compensées et par des inégalités de traitement, notamment au point de vue des dépenses d'infrastructure, la SNCB ne lutte pas à armes égales avec les autres modes de transport.

Aussi, le chemin de fer ne participe-t-il pas à l'augmentation générale du volume des échanges.

Marchandises par wagons complets

Années	1957	1963	1964	1965	1966	1967	1968
Millions de tonnes	66,7	65,3	66,6	63,9	59,3	59,4	63,3
Millions de tonnes-kilomètres	6.586	6.825	6.925	6.758	6.234	6.082	6.675

Par rapport à l'ensemble du marché, le trafic de la SNCB marque un très net recul. Tandis que les chemins de fer ne font que maintenir péniblement le volume de leurs prestations, les transports par la route et par la voie d'eau connaissant une remarquable période d'expansion (ici aussi abstraction faite du recul conjoncturel des trois dernières années, avant la reprise de la fin 1968). **L'importance relative du rail sur le marché des transports de grosses marchandises diminue: sa part d'intervention, qui était de 78,5 % en 1927 et 59,3 % en 1938, qui s'élevait encore à 62,2 % en 1947, est tombée à 46,6 % en 1956, 36,4 % en 1963 et 27,4 % en 1967.**

Si cette évolution était conforme à la vérité économique et si le trafic perdu par le rail allait à un moyen de transport moins onéreux pour la collectivité, il n'y aurait certes rien à y redire. Il faudrait seulement en tirer les conséquences.

Mais tel n'est pas le cas. Ce déplacement du trafic va à l'encontre

de l'intérêt général puisqu'il résulte de prix faussés qui conduisent, nous l'avons montré, à un coût global des transports trop élevé pour la collectivité. Ceci retarde d'autant la réalisation d'autres objectifs, puisque les moyens financiers disponibles ne sont pas suffisants pour faire face simultanément à tous les besoins de la Nation.

Pour la Société Nationale, les conséquences de cette diminution d'activité sont graves: **le degré d'utilisation de l'équipement décroît.**

Or, chacun sait qu'il est impossible d'exploiter dans de bonnes conditions financières une industrie de prestations de services (comme l'hôtellerie) ou une industrie de fabrication (comme la sidérurgie) si le taux d'emploi de l'équipement descend en dessous d'un certain niveau.

Il en est évidemment de même pour le chemin de fer, d'autant plus que les charges fixes — c'est-à-dire indépendantes du volume du trafic — y sont particulièrement élevées.

L'exploitation ferroviaire est d'ailleurs une activité dite « à rendement croissant », dont le coût de production par unité de trafic diminue sensiblement quand le trafic augmente. Une étude récente a démontré que, dans les conditions où travaillent actuellement les chemins de fer de notre pays et des pays voisins, le rendement augmente de 3,86 % lorsque le trafic croît de 10 %.

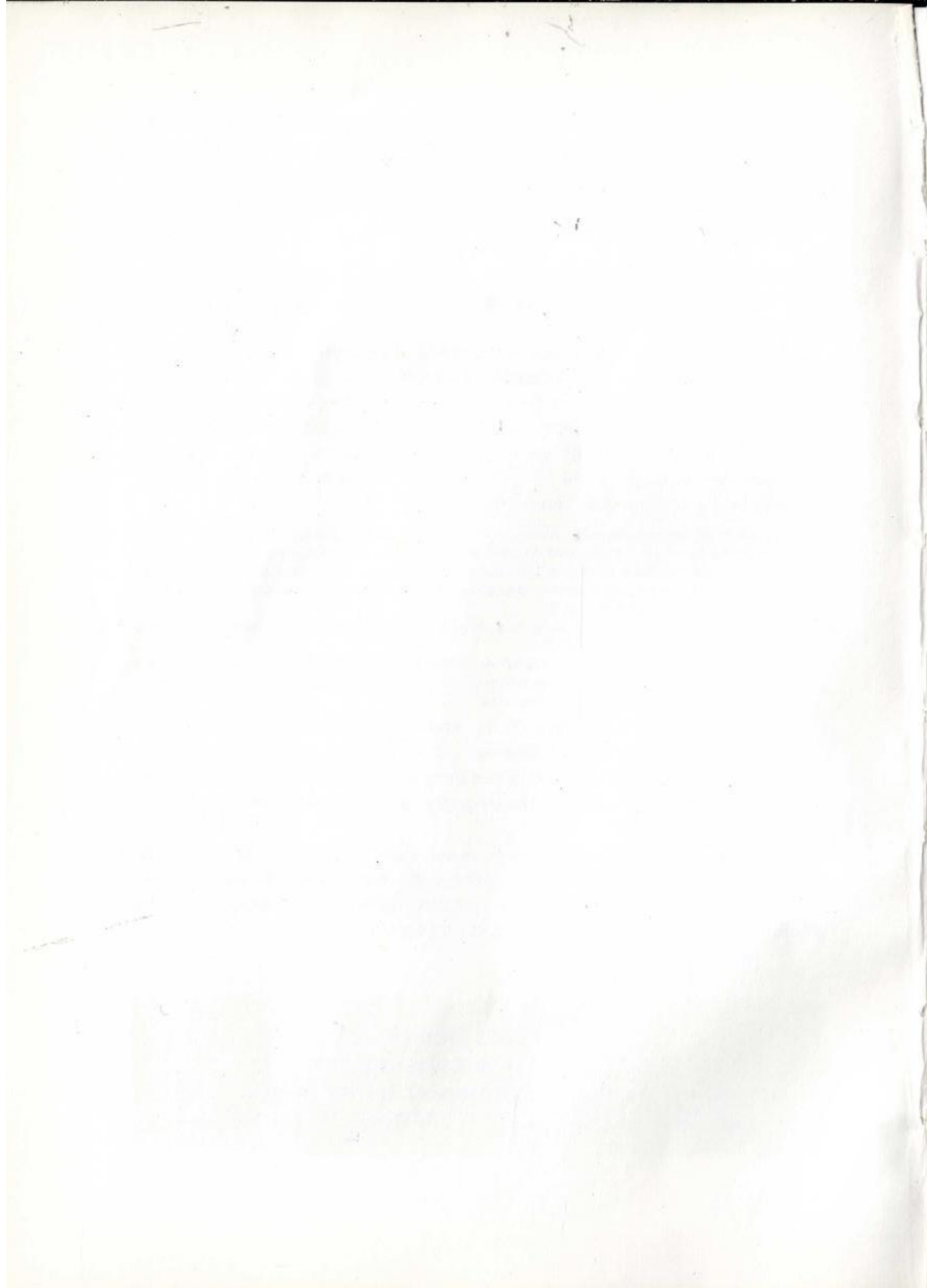
L'un des objectifs essentiels de la politique des transports devrait donc consister à tirer profit de telles possibilités.

Inversement, **une baisse du trafic du chemin de fer a pour conséquence une hausse du coût moyen de production, au détriment de l'entreprise évidemment, mais aussi de la collectivité.**

L'opinion publique doit donc prendre conscience de ce qu'en accentuant le sous-emploi du chemin de fer par des charges insuffisamment compensées et par des inégalités dans les conditions de concurrence, on contribue inéluctablement à la dégradation de ses résultats financiers.

On va d'ailleurs voir qu'une autre cause de sous-utilisation du rail — toujours synonyme de gaspillage de moyens et de pertes d'argent — réside dans la politique des investissements suivie par les Pouvoirs publics en matière d'infrastructures de transport.

N'est-il pas paradoxal
d'accentuer le sous-emploi
d'un moyen de transport économique
et bien adapté à de nombreux besoins?



12

La politique d'investissements dans les infrastructures de transport.

Les infrastructures de transport sont très coûteuses et absorbent une fraction appréciable des ressources financières de la Nation. De plus, elles ont une longue durée de vie et engagent l'avenir. Il importe donc que les investissements correspondants soient effectués avec une stricte économie de moyens.

Le grand public connaît surtout ce problème par les préoccupations que lui cause l'infrastructure routière.

Or, un excès d'investissements n'a pas de conséquences très graves lorsque le trafic augmente rapidement et considérablement. On sait que tel est le cas pour la circulation automobile : au cours des dix dernières années, le parc des voitures privées a augmenté de 150 % en Belgique. Cette expansion continue impose le développement corrélatif de l'infrastructure routière, sous peine d'aboutir à la congestion des itinéraires les plus fréquentés et à une grave diminution de la sécurité.

C'est pourquoi l'accroissement de la capacité du réseau routier est moins un problème d'économie des transports que la manifestation d'un phénomène sociologique, commandé par un profond désir de satisfaction individuelle.

Mais il en est tout autrement pour le transport des marchandises.

Certes, l'accroissement continu de l'activité économique se traduit par une intensification de la circulation des produits manufacturés et des biens de consommation. Les transports routiers, mis à contribution notamment pour la distribution sur tout le territoire, en profitent largement. Toutefois, comme leurs besoins en infrastructure sont automatiquement satisfaits à la faveur des investissements exigés par le développement de la circulation automobile privée, ils ne posent pas de problème particulier à ce point de vue.

Par contre, les besoins de transport de marchandises pondéreuses sont loin de suivre la même évolution.

La sidérurgie cherche à réduire ses prix de revient en remplaçant les minerais pauvres de Lorraine par des minerais à haute teneur en provenance d'outre-mer; le trafic correspondant intéresse donc un tonnage moindre, sur des distances généralement réduites, et disparaît même complètement dans la mesure où les usines s'implantent au voisinage des côtes. Le trafic des charbons s'amenuise d'année en année, comme chacun sait, et si celui des produits pétroliers est en net accroissement, le pipe-line en revendique déjà les transports les plus massifs.

On doit donc se montrer prudent dans les prévisions d'évolution des transports de grosses marchandises, qui sont dans la vocation des chemins de fer et des voies navigables.

Or, ces deux modes de transport disposent de réseaux couvrant déjà le territoire avec une densité exceptionnelle. Leur capacité globale est suffisante pour satisfaire les besoins actuels de transports de marchandises de masse et sans doute aussi les besoins futurs, au moins pour une longue période.

Dans ces conditions, il serait sage de renoncer pour le moment à tout investissement de capacité. Telle serait en tous cas la ligne de conduite d'un industriel qui aurait pour mission de gérer ce secteur.

C'est ce que fait le chemin de fer. Depuis de nombreuses années, la SNCB ne procède qu'à des investissements de productivité et n'envisage plus d'augmenter la capacité de son infrastructure, si ce n'est dans la mesure où pourraient l'exiger des besoins accrus en transports suburbains de voyageurs.

Dès lors, n'est-il pas paradoxal que les Pouvoirs publics fassent actuellement exécuter des travaux extrêmement coûteux pour accroître la capacité des voies navigables?

On est près d'achever la mise au gabarit de 1.350 tonnes du Canal de Bruxelles à Charleroi, dont le plan incliné de Ronquières fait partie intégrante. Le coût des travaux était estimé initialement à 3.750 millions, plus tard à 5.240 millions de francs, mais il semble bien que l'on ait déjà dépensé au moins 8 milliards et que d'importants décaissements devront encore être consentis avant que l'ouvrage soit entièrement utilisable; aux dernières nouvelles, la dépense atteindrait 14 milliards. Si, en attendant confirmation de ce montant, nous nous en tenons provisoirement à celui de 8 milliards — certainement très inférieur à la réalité — si nous l'évalons prudemment sur 60 ans, en supposant un loyer de l'argent de 6 % seulement, la charge annuelle correspond à 495 millions d'intérêt et d'amortissement. Même si l'on admet l'accroissement de trafic escompté par les promoteurs, cette charge financière — qui s'ajoute aux frais d'entretien et de gestion et aux charges des investissements anciens — est à elle seule de l'ordre de grandeur du prix de transport par rail.

En d'autres termes, **la somme qui vient d'être investie aurait permis d'assurer gratuitement le trafic escompté par chemin**

de fer, d'autant plus que celui-ci dispose sur la relation Bruxelles-Charleroi d'une infrastructure de transport largement suffisante (1).

D'autre part, il est évident que cette voie d'eau, mise presque gratuitement à la disposition de la batellerie, enlèvera du trafic au rail, accentuant le sous-emploi de celui-ci.

On ne devra dès lors pas s'étonner que la situation financière de la SNCB en soit affectée, ni qu'elle tente de limiter sa perte en abaissant ses tarifs. **Toutes ces conséquences étaient prévisibles, et une étude économique préalable les aurait mises en évidence.**

Le cas précité n'est d'ailleurs pas unique. Le canal Albert constitue un autre exemple d'insuffisance de coordination dans les investissements de transport de la Nation.

Cette voie d'eau, établie au gabarit de 2.000 tonnes, a elle aussi déjà coûté de quoi assurer gratuitement le transport par chemin de fer sur une relation où la capacité nécessaire existait. Accessible moyennant un droit de navigation de 2 centimes à la tonne-kilomètre seulement, son trafic est devenu très intense.

Il est prévu — et quelques travaux ont déjà été effectués — de l'élargir pour en augmenter encore la capacité. Même si l'on admet l'estimation actuelle du coût des travaux (initialement 7.500 millions de francs, déjà passée à 9.400 millions en tout, dont 5.110 pour l'augmentation de capacité) et l'augmentation escomptée du trafic d'ici 1980 dans l'hypothèse la plus optimiste, la seule charge d'intérêt et d'amortissement du nouvel investissement représentera 31 centimes à la tonne-kilomètre, s'ajoutant évidemment à toutes les autres charges. Le surplus des travaux (4.290 millions) est prévu pour permettre l'utilisation de la technique du poussage pour la partie du trafic susceptible de s'y prêter (hypothèse optimiste: 890 millions de tonnes-kilomètres). Pour cette partie du trafic, c'est encore une charge financière de 30 centimes à la tonne-kilomètre qui s'ajoutera à la précédente, afin de permettre une économie d'exploitation de l'ordre de 10 centimes seulement.

Si le projet actuellement envisagé se réalise, l'État engagera, pour la deuxième fois, une dépense qui permettrait le transport gratuit par fer

(1) Une étude indépendante toute récente le confirme catégoriquement.

Même en combinant sciemment toutes les hypothèses les plus favorables, l'auteur n'a pu trouver aucune espérance de rentabilité de l'investissement.

Ses calculs lui permettent de «conclure sans aucune restriction que l'investissement étudié représentait une mauvaise allocation des ressources disponibles».

Il constate que les promoteurs de la modernisation du canal de Bruxelles à Charleroi ont attaché un prix important à «l'effet de redistribution régionale du revenu» qu'ils en attendent, mais démontre que «ces mêmes effets auraient pu être obtenus par des subventions au chemin de fer».

Il conclut que «une estimation trop optimiste du trafic futur combinée avec une sous-estimation importante des dépenses d'investissement expliquent la mauvaise décision».

(Louis Eeckhoudt: *Recherches Économiques de Louvain*, avril 1968, p. 52. *Études Économiques Mons*, 1968/I, p. 23).

D'autres économistes, notamment le Professeur F. Baudhuin, ont également dénoncé cette erreur économique.

entre Anvers et la région de Liège. Ici encore, la SNCB perdra une partie de son trafic, sera obligée de faire un sacrifice tarifaire sur le trafic qu'elle pourra conserver et subira de nouvelles pertes financières à supporter par l'État, à charge de la collectivité et au profit de quelques utilisateurs.

Quand on a deux instruments,
on paie deux fois.
C'est trop lorsqu'un seul suffit pour faire le travail.

Il faut savoir accepter les conséquences de ce que l'on veut. Augmenter un potentiel déjà surabondant est un luxe, notion que l'on n'a pas coutume de rencontrer dans un domaine purement économique.

La Nation estime-t-elle qu'elle en a les moyens? Plus précisément, accepte-t-elle d'en payer le prix? C'est en ces termes que l'on pose un problème d'investissement dans l'industrie. C'est ainsi qu'on devrait le poser aussi pour un investissement public.

Pour un équipement financé à fonds perdus par la collectivité, les demandes particulières sont évidemment nombreuses et pressantes, et les surenchères régionales souvent irrésistibles.

Par contre, si l'on disposait d'un mécanisme de prix correct, en d'autres termes, si les dépenses d'établissement étaient équitablement imputées aux utilisateurs des infrastructures de transport, les bénéficiaires éventuels d'un investissement sauraient qu'en cas de réalisation ils auraient à en supporter le coût. Ils s'abstiendraient certainement de réclamer l'exécution de projets dont la charge dépasserait les avantages qu'ils pourraient en tirer.

Nous avons vu que ce mécanisme de prix fait actuellement défaut.

Mais cette situation ne doit pas empêcher les Pouvoirs publics de procéder aux études économiques nécessaires pour que les décisions d'investissement soient prises d'une façon rationnelle.

Une coordination des investissements dans l'infrastructure des transports est indispensable.

Cela signifie tout d'abord que les trois modes de transport terrestres ne devraient plus être traités séparément. Ils sont souvent substituables. Ils devraient donc faire l'objet d'un plan concerté, établi par un organisme commun.

Il faudrait que tous les projets d'investissement dans les routes, les canaux et les voies ferrées soient confrontés, en tenant compte du potentiel global existant et des besoins objectivement prévisibles.

Chaque proposition nouvelle serait ainsi examinée avec les mêmes méthodes d'analyse et sa rentabilité calculée en partant de critères identiques pour tous, en prenant évidemment en considération les coûts *pour la collectivité*, qui seuls sont la mesure de l'intérêt général.

Cette méthode permettrait de ne retenir que les projets dont l'utilité économique est réelle, tout en évitant les doubles emplois.

Une telle solution n'a rien d'utopique ; elle est déjà appliquée dans certains pays étrangers. C'est ainsi qu'en France, le Commissariat Général au Plan d'Aménagement du Territoire est saisi de tous les projets d'investissement dans les infrastructures de transport et est ainsi à même d'effectuer une sélection judicieuse, en se plaçant au point de vue de l'intérêt de la collectivité.

Cette forme d'organisation n'empêche d'ailleurs pas le Gouvernement de passer outre aux considérations purement économiques et de décider, à l'occasion, pour des raisons politiques, d'effectuer des investissements non rentables.

Mais au moins, on sait alors ce que de telles décisions coûtent à la Nation et on peut leur garder un caractère exceptionnel.

Cette procédure s'inscrit incontestablement dans une politique coordonnée des transports et permet de sérieuses économies des deniers publics. Il faut souhaiter qu'elle trouve rapidement place sous une forme appropriée dans notre pays.

Une meilleure coordination des investissements dans les infrastructures de transport permettrait de réaliser une économie de plusieurs milliards par an.



13

Le contexte économique étant ainsi précisé, on peut porter un jugement objectif sur les résultats de la gestion interne. Que fait la SNCB pour rationaliser son exploitation et améliorer sa productivité ?

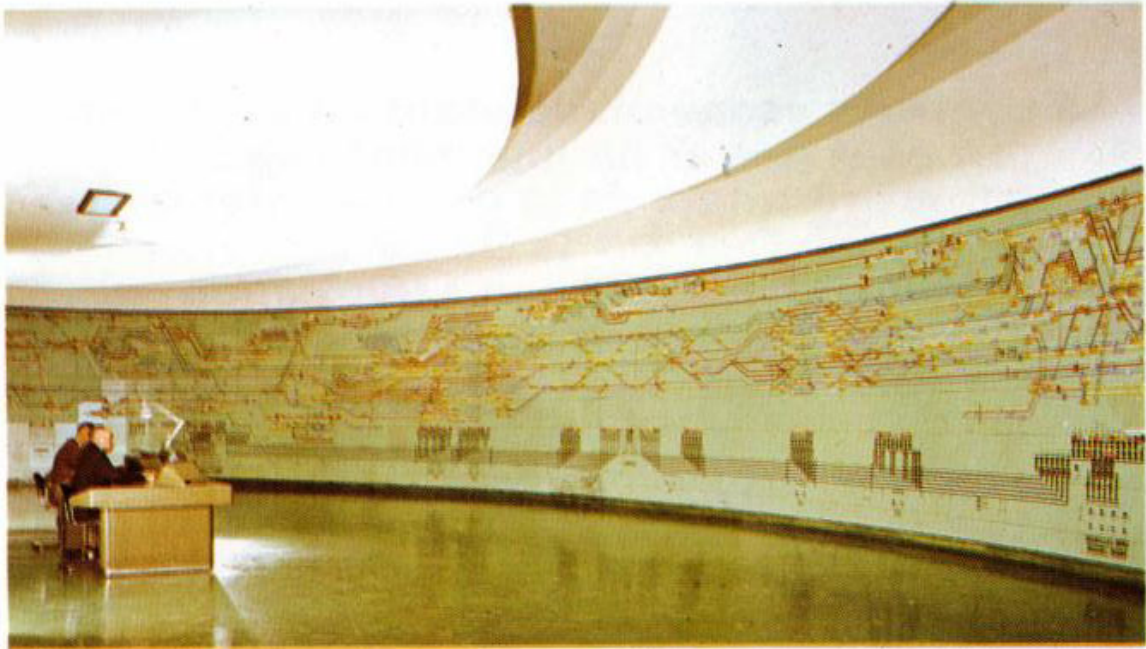
Il était nécessaire de préciser le contexte économique dans lequel se trouve placée la SNCB pour pouvoir examiner en connaissance de cause les problèmes que pose sa gestion interne et les résultats obtenus dans ce domaine.

En effet, quelles que soient les contraintes extérieures que subit une entreprise, il incombe évidemment à ses dirigeants de faire tout ce qui est en leur pouvoir pour **augmenter la productivité et comprimer les prix de revient, tout en améliorant la qualité des prestations.**

A cette fin, le chemin de fer ne cesse de perfectionner son équipement technique, son exploitation et ses méthodes commerciales. Cette rationalisation a été menée en conciliant les impératifs d'ordre financier de la gestion de l'entreprise avec les exigences légitimes des usagers, sans pour autant compromettre ses obligations sociales.

Le grand public est peu informé de ce qui s'est fait et se fait encore à ce sujet. Lorsque les usagers constatent une amélioration, ils ont tendance à la trouver naturelle et cessent rapidement d'y penser. En revanche, un désagrément impressionne davantage, même s'il est local ou momentané.

Il est donc utile de faire le point et de passer en revue les principaux éléments qui ont contribué à rendre l'exploitation ferroviaire plus efficiente.



Bruxelles-Midi. Répartiteur d'énergie de traction électrique.

A. LA MODERNISATION DE L'ÉQUIPEMENT.

Il suffit de se reporter, par la pensée, à une dizaine d'années en arrière pour se faire une idée de la profonde mutation technique accomplie par les chemins de fer et dont la réalisation se poursuit.

a) *L'infrastructure* a été largement modernisée par l'électrification de 1.125 km de lignes principales (correspondant à la moitié du volume annuel de trafic en trains-km) et par l'amélioration de nombreux tracés de voies. La circulation à plus de 120 km/h est désormais possible sur 550 km de lignes, contre 161 km il y a 15 ans seulement.

Les techniques les plus récentes de signalisation et de sécurité ont été adoptées sur toute l'étendue du réseau, sans que l'effort soit d'ailleurs terminé: du début de 1957 à la fin de 1968, 922 cabines de signalisation anciennes ont été remplacées par 151 installations modernes, libérant ainsi 1.688 agents.

De même, depuis 1957, 1.212 passages à niveau ont été équipés d'une signalisation automatique, dispensant plusieurs centaines de gardes-barrières d'un travail ingrat et de faible rendement.

b) *Le matériel de traction* a été entièrement renouvelé: la Belgique a été le quatrième réseau européen, immédiatement après la Suisse,

les Pays-Bas et le Luxembourg, à avoir complètement supprimé les locomotives à vapeur, remplacées par des engins électriques ou diesel, d'un rendement supérieur (fig. 7).

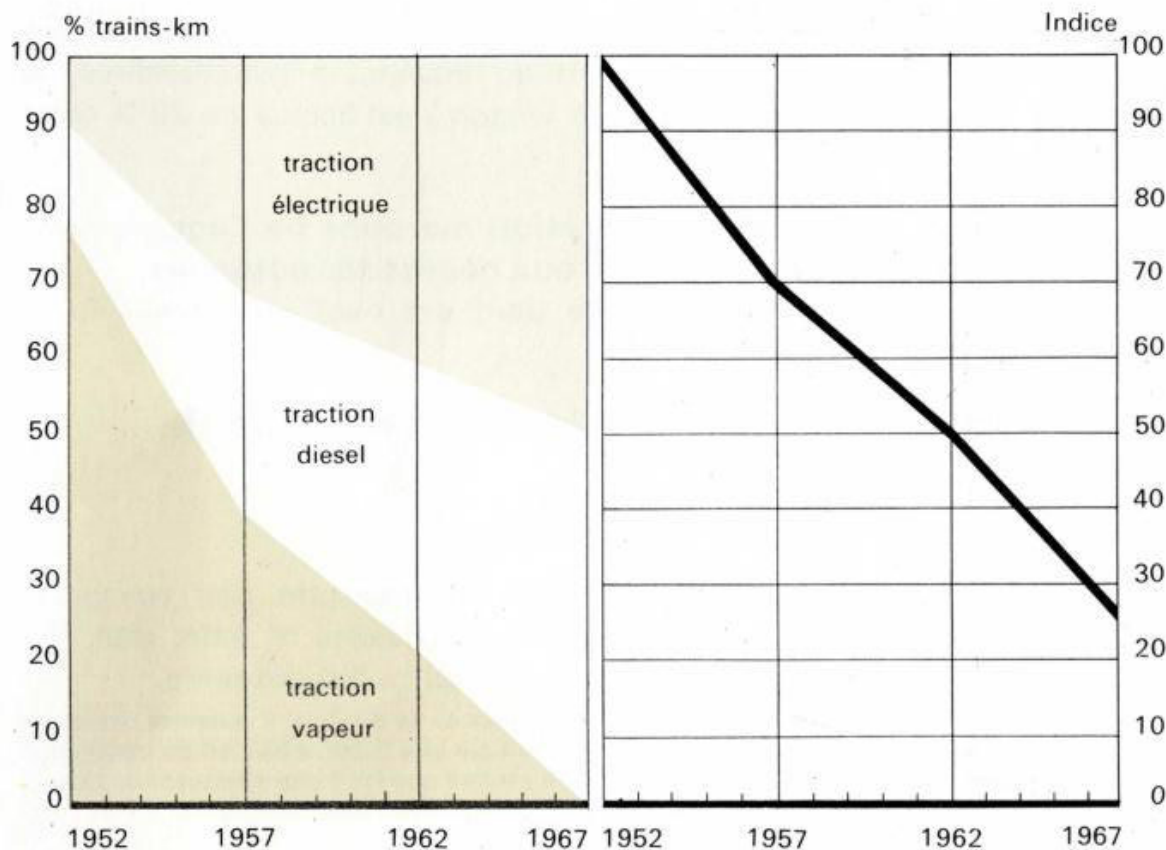
Pour un volume total de transports pratiquement équivalent, le nombre d'engins moteurs a pu être ramené de 2.800 à 1.517 unités en 16 ans, tandis que le personnel de conduite passait de 8.800 à 4.200 agents.

En outre, la reconversion rapide et complète de la traction a permis de réduire considérablement l'indice de consommation d'énergie par unité de trafic (fig. 8).

Année	1952	1957	1962	1967
Indice	100	66	49	27

Malgré l'évolution générale des prix, ce résultat se traduit par une baisse de la dépense de 52 % par rapport à 1952.

c) De même, on assiste depuis plusieurs années à une nette augmentation des possibilités techniques du *matériel remorqué*.





Locomotive électrique quadricourant.

Le parc de matériel à voyageurs est maintenant constitué exclusivement de voitures métalliques. Quant au matériel à marchandises, la capacité moyenne de chargement par wagon s'est accrue de 20 % entre 1952 et 1968.

Tout ceci traduit **une amélioration marquée de l'équipement technique, qui a ainsi été adapté aux nécessités actuelles.**

Voyons maintenant la manière dont cet outil est effectivement utilisé.

B. L'AMÉLIORATION DES MÉTHODES D'EXPLOITATION.

Le transport des voyageurs.

Le rendement du matériel affecté au transport des voyageurs dépend évidemment des conditions dans lesquelles le trafic doit être assuré: le transporteur doit accepter ce trafic tel qu'il se présente.

Or, la grande majorité des voyageurs sont obligés de se déplacer à certaines heures de la journée (1), ce qui se traduit nécessairement par une faible utilisation du matériel de transport aux heures creuses. D'autre part, il est rare que les trains effectuant un certain nombre d'arrêts puissent être pleinement occupés sur tout leur parcours.

(1) Les efforts tentés pour étaler les périodes de pointe n'ont pas eu grand succès jusqu'à présent.

Aussi, ne doit-on pas être surpris qu'en valeur absolue, l'occupation du matériel à voyageurs soit assez faible ; le pourcentage d'occupation des places offertes est de l'ordre de 38 % seulement (c'est-à-dire à peu près équivalent à celui des automobiles privées, en dépit des contraintes précitées).

Cependant, quelle que soit la répartition horaire du trafic, le rôle de l'exploitant est d'adapter le plus exactement possible la composition et la fréquence des trains à la demande du public, tout en cherchant les combinaisons les plus favorables de réutilisation des rames après chaque parcours. A ce point de vue également, la SNCB n'a pas ménagé ses efforts. Elle recourt notamment aux méthodes de calcul de la recherche opérationnelle et aux possibilités matérielles offertes par les ordinateurs, afin de trouver le « roulement » du matériel le plus économique répondant à des contraintes d'exploitation données.

Les résultats obtenus sont encourageants : l'indice d'utilisation des trains (nombre de voyageurs-km par place offerte) est passé de 100 en 1952 à 116 en 1968.

Le transport des marchandises.

Dans ce secteur également, l'augmentation de la productivité est sensible. Depuis 1952, pour chaque tonne de capacité des wagons, le nombre annuel de tonnes-kilomètres produites (charges complètes) s'est accru de 58 %.

Des économies considérables ont été obtenues dans les opérations de triage et de formation des trains à composition variable. Le nombre de gares de triage a été réduit de 32 à 15 en quinze ans, tandis que le nombre moyen de wagons triés par jour et par gare passait de 950 à 1.460 au cours de la même période.

Mais la productivité du rail dans le transport des marchandises est particulièrement élevée lorsque le trafic se prête à la constitution de trains complets circulant en navette rapide, sans manœuvres intermédiaires, entre deux installations pourvues d'équipements modernes de chargement et de déchargement automatique.

Le transport par trains complets représente plus de 40 % de l'activité des chemins de fer dans le trafic des grosses marchandises. Là aussi, la SNCB a obtenu des résultats appréciables.

C'est ainsi, par exemple, que la durée de rotation (intervalle de temps compris entre la mise des wagons à la disposition de deux expéditeurs successifs) des trains de minerai approvisionnant les bassins de Liège et de Charleroi au départ de la Lorraine ou du port d'Anvers, a été réduit de 48 h à 36 h, et ensuite à 24 heures. Il en est de même pour les trains de combustibles alimentant les centrales électriques mises en service au cours des dernières années : près de la moitié du tonnage a été transporté par des wagons effectuant un cycle complet d'opérations en 24 heures.

C. L'AMÉLIORATION DES MÉTHODES DE TRAVAIL.

Les résultats qui précèdent ont pu être acquis non seulement grâce à des investissements, mais aussi par l'amélioration continue des méthodes de travail. Cette amélioration s'est manifestée pratiquement dans tous les domaines, aussi bien dans les diverses tâches d'exploitation que dans les opérations d'entretien et de réparation du matériel roulant, dans les travaux de la voie (où la mécanisation est très poussée) et dans l'organisation du travail de bureau.

Les besognes routinières comme l'établissement des fiches de salaire et l'inventaire des stocks, ont été éliminées grâce à la mise en service d'appareillages mécanographiques opérant en liaison avec des ensembles électroniques de gestion.

Ces quelques exemples permettent de comprendre que dans une activité de prestations de service utilisant beaucoup de main-d'œuvre,

Ensemble électronique de gestion.





Mécanisation des travaux de voie.

comme l'exploitation ferroviaire, il est pratiquement impossible de séparer la productivité de l'équipement technique de celle des hommes qui s'en servent.

Leur résultat commun s'exprime dans l'effectif de personnel utilisé, comparé au volume de production.

L'indice de productivité du personnel de la SNCB (nombre de millions d'unités de trafic par agent en activité) est passé de 0,158 en 1952 à 0,237 en 1962 et à 0,264 en 1968, soit une hausse de 67 % en 16 ans (fig. 9). Ces progrès sont aussi rapides que ceux de bien des secteurs de l'industrie.

C'est là un résultat significatif.

Il aurait permis de réduire substantiellement le prix de revient des services offerts si, en sens inverse, ne s'était manifestée l'action continue des facteurs de hausse (augmentation des salaires et du coût des matières), qui exercent leur pression sur la SNCB comme sur tous les secteurs de l'économie.

Le diagramme de la page 22 montre l'évolution de l'effectif du personnel en service depuis la création de la Société Nationale.

En fait, cette évolution est le fruit d'une politique de non-recrutement poursuivie depuis 1929 et interrompue seulement pendant la dernière guerre pour les raisons humanitaires que l'on connaît. Depuis de nombreuses années, la SNCB n'a plus guère procédé qu'à des recrutements très limités de cadres et de spécialistes en fonction des besoins accrus en agents de plus haute technicité.

Ceci s'est accompli sans soubresauts sociaux, en menant de front la modernisation technique dans les divers secteurs et la reconversion corrélative du personnel.

On peut donc affirmer que le résultat obtenu représente le maximum qui pouvait être envisagé.

On y trouve la preuve de la persévérance et de l'efficacité des efforts entrepris dans le domaine de la gestion interne de l'entreprise.

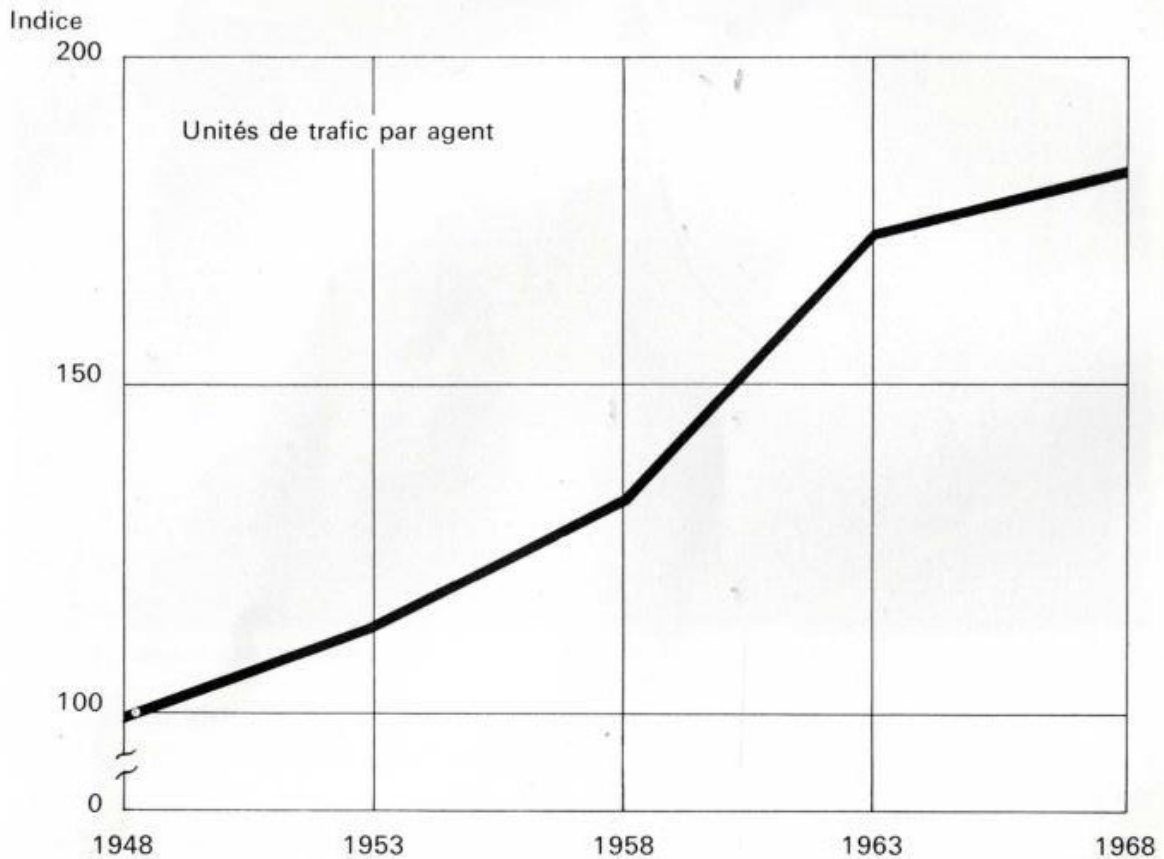


Fig. 9 Productivité du personnel

L'augmentation de productivité à la SNCB a freiné la hausse des coûts: par rapport à 1937, ceux-ci sont au coefficient 6, bien que le coût horaire de la main-d'œuvre ait augmenté dans le rapport de 1 à 13.

14

L'amélioration de la qualité du service.

Les efforts de rationalisation et de modernisation des chemins de fer ne peuvent avoir uniquement pour objet d'accroître la productivité de l'entreprise. Ils doivent également permettre de fournir aux voyageurs, aux commerçants et aux industriels les prestations sans cesse améliorées répondant à leur attente.

Les chemins de fer belges ont, à ce sujet, de nombreuses et importantes réalisations à leur actif.

Il faut les juger sur les résultats d'ensemble, précaution qui est parfois perdue de vue. En effet, pour se former une opinion sur les « facteurs de qualité » de l'exploitation, il est assez tentant — et d'ailleurs légitime — de comparer les améliorations obtenues par la Société Nationale avec celles des réseaux de chemins de fer étrangers. L'expérience personnelle trop fragmentaire risque alors de conduire à une vision déformée des réalités. Il n'est donc pas inutile de rappeler que l'on ne peut apprécier selon les mêmes critères un train omnibus des lignes intérieures belges et un grand express comme le « Mistral », ou encore telle petite gare de Flandre ou de Wallonie et celle de Rome Termini.

Nous ne pouvons citer ici que les principales **améliorations dont bénéficient déjà les voyageurs** :

1) *Le confort dans les voitures* s'est sensiblement accru. Il suffit de comparer les voitures actuelles avec celles qui circulaient sur le réseau vers 1950 pour constater de nets progrès : sièges rembourrés aussi bien en 2^e qu'en 1^{re} classe, éclairage plus généreux, meilleur chauffage, ventilation plus efficace, insonorisation renforcée, agrandissement des baies vitrées, et bien d'autres détails. La suspension a été améliorée, en rapport avec l'accroissement des vitesses. Ce perfectionnement, allant de pair avec l'équipement de 904 km de voie au moyen de rails sans joints de 800 m de longueur, contribue à réduire de façon appréciable, sur une partie toujours croissante du réseau, les chocs et vibrations dus au roulement.



Gare de Liège Guillemins.

2) *La modernisation des gares et de leurs services* s'est effectuée à un rythme rapide. Bien entendu, il existe sur le réseau des centaines de bâtiments, construits pour durer cinquante ou soixante ans, et il ne peut être question de les renouveler tous en même temps. Mais beaucoup de gares ont été entièrement reconstruites ou sont en voie de l'être. De nombreux aménagements de détail ont été apportés aux autres. Parallèlement, toute une série de facilités supplémentaires se sont développées : coffres individuels pour le dépôt des bagages, escalators, haut-parleurs et appareils indicateurs de départ des trains, quais surélevés et mieux éclairés facilitant l'embarquement des voyageurs, cabines téléphoniques, etc...

Les services d'information ont, eux aussi, suivi le mouvement : à l'heure actuelle, 11 grandes gares possèdent un bureau de renseignements et de tourisme où des hôtesses du rail fournissent aux voyageurs toutes informations utiles au sujet de leurs déplacements.

Il faut enfin signaler l'effort accompli pour améliorer l'attrait des buvettes et des restaurants, dont les plus importants sont exploités directement par la SNCB. En 1968, plus de 500.000 repas, dont la qualité et le prix modéré ont été très appréciés par le public, y ont été servis.

3) *L'amélioration des horaires et des correspondances* s'est poursuivie. Certes, le problème est complexe: les temps de parcours et les horaires des trains dépendent les uns des autres, et il est extrêmement difficile de donner pleine satisfaction à tout le monde. Néanmoins, les résultats sont positifs.

L'horaire cadencé, dont tous les usagers reconnaissent la commodité, a été généralisé sur toutes les lignes principales, et les temps de parcours ont été sensiblement réduits comme le montre le tableau ci-après:

Relation	Temps de parcours en minutes		Gain
	1952	1968	
Bruxelles-Nord / Anvers-Central	34	30	11 %
Bruxelles-Nord / Hasselt	90	68	25 %
Bruxelles-Nord / Liège	76	60	21 %
Bruxelles-Quartier-Léopold / Namur	43	31	27 %
Bruxelles-Quartier-Léopold / Arlon	170	116	32 %
Bruxelles-Midi / Charleroi	43	39	9 %
Bruxelles-Midi / Mons	50	35	30 %
Bruxelles-Midi / Tournai	84	56	33 %
Bruxelles-Midi / Courtrai	85	62	27 %
Bruxelles-Midi / Gand	34	30	11 %
Bruxelles-Midi / Bruges	64	52	18 %
Bruxelles-Midi / Ostende	83	68	17 %

La régularité du service des trains ne peut, pour sa part, s'apprécier d'après le désagrément que cause un retard isolé: il faut voir le résultat d'ensemble. Or, celui-ci peut, en toute impartialité, être considéré comme réellement satisfaisant: en 1968, 85,7 % des trains ont respecté strictement leur horaire, et 5 % seulement ont eu un retard de plus de 5 minutes.

4) *La liaison entre train et auto* a été renforcée. De nos jours, beaucoup d'usagers du rail sont possesseurs d'une automobile. On a donc veillé à faciliter et accélérer leurs déplacements en mettant de nombreux parkings à leur disposition: fin 1968, 180 gares offraient une possibilité de stationnement à 3.300 voitures. Dans le même ordre d'idées, des services «train + auto sans chauffeur» ont été mis à la disposition de la clientèle dans les 8 villes les plus importantes du pays.

5) *Les facilités dans le domaine des voyages internationaux* se sont accrues. A ce sujet, les chemins de fer belges collaborent étroitement avec les autres réseaux européens. C'est ainsi qu'ils ont mis récemment en service, sur les relations vers l'Allemagne, la Suisse et l'Italie, 85 voitures-couchettes de 2^e classe de grand confort, pour les voyages de nuit qui connaissent la faveur croissante du public. On connaît leur participation active à l'exploitation des trains TEE qui offrent sur de nombreuses relations un service rapide et confortable, unanimement apprécié. Ils jouent également un rôle important dans l'organisation du service des trains «auto-couchettes» qui obtiennent chaque année un succès croissant (en 1968, 14.446 automobiles avec leurs passagers ont été transportées d'Ostende, Bruxelles ou Liège à Toulouse, Narbonne, St-Raphaël, Brigue, Milan, Salzbourg, Munich et Villach ou vice versa).

Dans le transport des marchandises, les services rendus aux commerçants et aux industriels se sont, eux aussi, très sensiblement améliorés.

De profondes modifications ont été apportées au transport des *marchandises de détail* afin d'assouplir et d'accélérer les services rendus au public. On sait qu'à l'heure actuelle cette activité ne se conçoit plus pour les chemins de fer sans une interpénétration étroite avec les transports par route pour les opérations terminales de prise et remise à domicile par lesquelles la SNCB dessert 98 % des communes du pays. Le service des centres routiers, qui a été complètement réorganisé, est actuellement concentré dans 30 centres bien équipés, et le délai de remise à domicile est inférieur à 24 heures pour 70 % des expéditions.

D'autre part, le groupement des envois et les manipulations intermédiaires, de même que la protection de la marchandise, sont notablement facilités par l'utilisation de petits containers et de palettes standardisées.

L'amélioration des services aux clients ne se limite toutefois pas aux aspects techniques. Elle s'étend aussi à d'autres domaines, comme la simplification des notes d'envoi accompagnant les expéditions, la création des tarifs fer-avion pour l'envoi rapide de colis à l'étranger, la rationalisation des taxations, l'organisation d'un service spécial

(SNCB-Colis) à la disposition du public etc... Des équipements mécanographiques modernes ont été mis en service, permettant aux firmes expéditrices disposant de facilités analogues d'accélérer notablement leurs diverses opérations comptables.

Pour le transport des *marchandises de masse* de raccordement à raccordement, le perfectionnement des wagons et les techniques d'automatisation ont été poussés à un très haut degré.



Wagons-trémies.

L'industrie recourt de plus en plus largement à l'emploi de wagons à déchargement rapide par gravité (charbons, cokes, dolomie, gravier), par air pulsé (ciment, phosphates, calcaire broyé) et par culbutage (24 installations en service dans les centrales électriques et entreprises sidérurgiques).

La même évolution s'observe en ce qui concerne les wagons affectés au transport de marchandises telles que machines, moteurs, pièces métalliques, rouleaux de papier, produits emballés et marchandises palettisées. Environ 1.500 wagons à toit ouvrant, et 550 wagons à toit et parois coulissants permettant un chargement ou un déchargement ultra-rapide au moyen de chariots élévateurs, sont actuellement en service ou en commande.

L'introduction de ce matériel exige de la SNCB un très gros effort de renouvellement du parc: il est prévu que quelque 8.000 wagons neufs seront construits au cours des cinq prochaines années.

Pour les marchandises par charges complètes, la SNCB a également créé un service spécial pour résoudre les problèmes de transport et de manutention qui se posent à la clientèle.



Container-terminal

Zeebrugge

Anvers



Cependant, un grand nombre de firmes industrielles ne disposent pas d'un raccordement direct à la voie ferrée et il est indéniable que les distances de transport en Belgique ne favorisent pas les acheminements mixtes rail-route dans la même mesure que dans de grands pays comme la France ou l'Allemagne. Néanmoins, les *services de porte à porte* assurés par la SNCB se développent aussi bien sur le plan intérieur que sur le plan international.

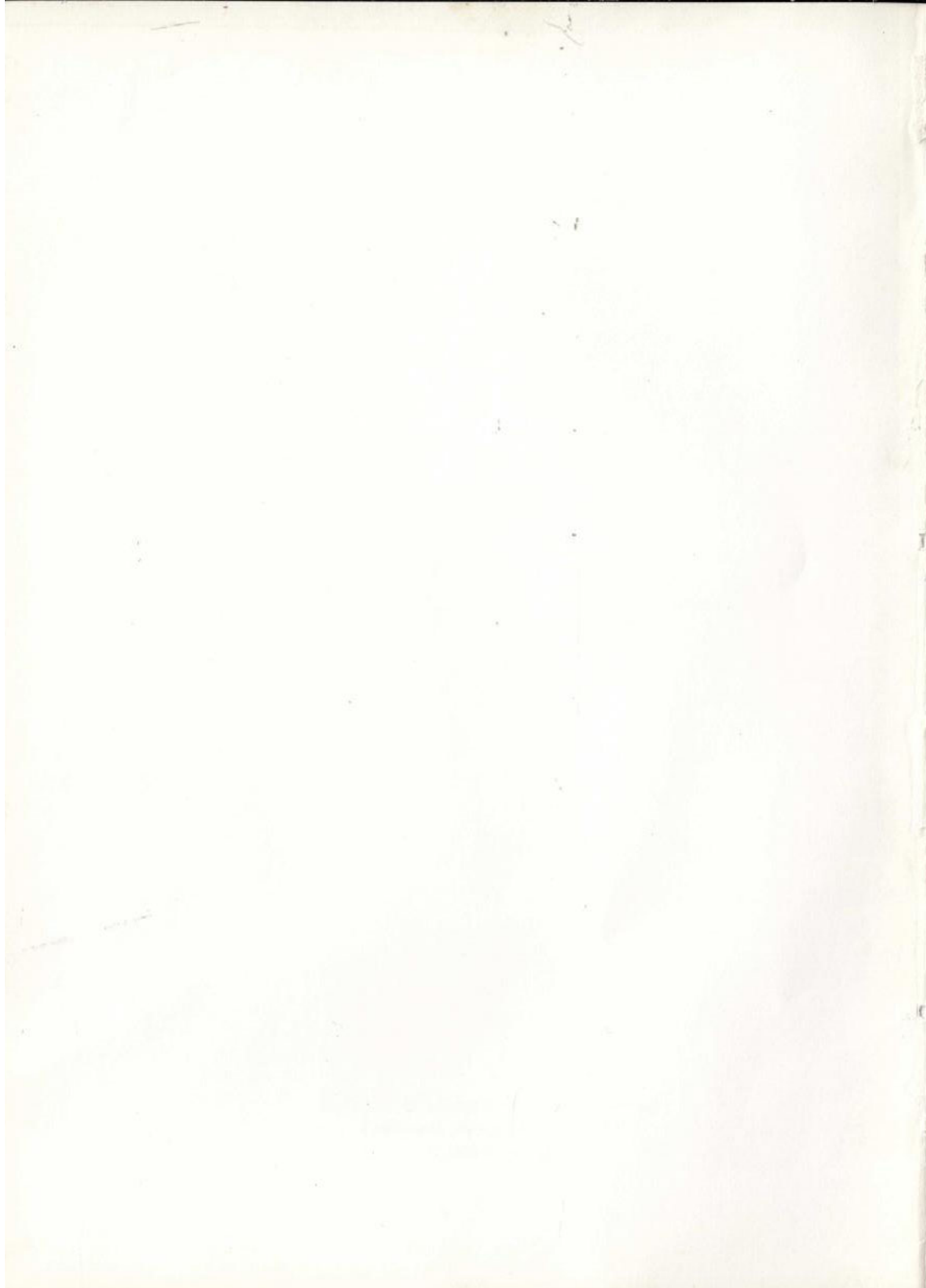
La technique des containers — et en particulier celle des grands containers maritimes — offre à ce point de vue des possibilités exceptionnelles aux chemins de fer. Ce trafic fait l'objet d'un service de trains rapides TEEC (Trans-Europ-Container-Express) ; dès à présent, pour ce qui concerne la Belgique, de tels trains circulent régulièrement sur les relations Zeebrugge—Aix-la-Chapelle et Zeebrugge—Bâle-Milan. D'autres relient Anvers à Milan. En outre, un service spécial TEZ (Transcontainer Express Zeehavens) assure la jonction entre les ports du Bénélux équipés pour la manutention des containers (Zeebrugge, Anvers, Rotterdam et Amsterdam).

Il existe d'ailleurs plusieurs moyens d'assurer le trafic rail-route. La technique « kangourou » consistant dans le transport sur wagons de semi-remorques routières, en est un exemple. Un premier service de ce type relie, depuis le début de 1967, Bruxelles à Paris et à une demi-douzaine de grandes villes françaises. Un deuxième faisceau de liaisons au départ de Liège a été inauguré peu après.

Il faudrait aussi pouvoir parler plus longuement des services de trains de marchandises rapides TEEM qui sillonnent le Continent à près de 100 km/h, au départ de 10 gares belges. Ou encore des transports de fonte liquide (à 1.300° C) assurés avec une régularité d'horloge. Sans oublier les importants progrès réalisés dans l'acheminement des marchandises périssables (fruits du Sud, primeurs, etc...) en wagons réfrigérants ou frigorifiques.

En résumé, dans toutes les catégories d'activité, l'amélioration des services rendus par les chemins de fer est donc incontestable.

Pensons au temps pas tellement lointain
de la traction vapeur
et des voitures en bois,
et mesurons le chemin parcouru.



15

Que peut-on attendre du chemin de fer de l'avenir ?

Les réalisations qui viennent d'être brièvement énumérées méritent de retenir l'attention non seulement par les résultats déjà acquis, mais aussi en tant qu'étape dans une évolution qui se poursuit rapidement et qui doit permettre au rail de jouer un rôle extrêmement actif dans le monde de demain.

Ce monde — nul ne peut en douter au spectacle des transformations actuelles — sera dominé par l'automatisme et la cybernétique.

Les chemins de fer présentent à cet égard des caractéristiques qui les rendent particulièrement aptes à tirer parti des progrès prévisibles de ces techniques (1). Ils offrent ainsi le maximum de facilités pour l'automatisation intégrale de leurs mouvements.

Dans tous les pays, les chemins de fer accélèrent leur rajeunissement.

A cet égard, la SNCB n'est certainement pas en retard sur les réseaux voisins.

Citons, à titre d'exemple, sa participation active à la mise au point des dispositifs électroniques de contrôle continu et automatique de la marche et de l'arrêt des trains, qui apporteront d'ici peu d'années, une contribution importante à la sécurité.

(1) « Si le chemin de fer constitue un ensemble privilégié pour la mise en œuvre de la cybernétique, ce n'est pas seulement à cause du guidage, mais aussi parce qu'il représente un ensemble complet, englobant infrastructure et matériel de transport, sans équivalent dans les autres techniques de transport. »

Louis Armand,
de l'Académie française.

L'augmentation des vitesses de circulation constitue un autre problème d'actualité. Déjà, des trains circulent régulièrement sur certains réseaux voisins à des vitesses comprises entre 180 et 200 km/h. Ce n'est d'ailleurs qu'un début: au Japon, la ligne du Tokaïdo reliant Tokio à Osaka (515 km) offre depuis 1964 un service régulier de trains circulant à plus de 200 km/h. Si, en Belgique, les petites distances à parcourir limitent l'intérêt de cette forme d'exploitation en service intérieur, des besoins pourraient néanmoins se manifester à l'avenir sur certaines relations particulières, notamment après la mise en service du tunnel ferroviaire sous la Manche (Londres - Bruxelles - Allemagne, Ruhr - Liège - Paris et Paris-Bruxelles).

La SNCB et les réseaux voisins sont très attentifs à ces possibilités.

L'évolution est plus marquée encore dans un domaine peu connu car entièrement interne: celui de la gestion du mouvement des wagons, c'est-à-dire de l'ensemble des dispositions à prendre pour fournir les wagons au lieu de chargement et les conduire vers leur destination. Bientôt, un réseau d'ordinateurs interconnectés couvrant tout le pays indiquera presque instantanément la solution optimale pour toutes les décisions à prendre concernant la formation et le remaniement des trains de marchandises.

Il en résultera non seulement une accélération des transports et une amélioration du rendement, mais aussi la possibilité de connaître à tout instant la position d'un wagon et de prévoir très exactement son acheminement.

Il n'est pas nécessaire d'insister sur l'intérêt qu'une telle réalisation présentera pour les usagers.

Cette introduction de la gestion prévisionnelle dans un des domaines les plus complexes de l'exploitation ferroviaire progresse rapidement. Une partie des équipements de transmission et de traitement des données est déjà en cours d'installation sur le réseau belge. Aussi celui-ci a-t-il été choisi pour la réalisation de la prochaine étape des études et des essais entrepris en collaboration par les principaux réseaux européens afin de réaliser la gestion centralisée et automatisée du trafic des marchandises.

Profonde automatisation, gestion centralisée et intégrée, sécurité incomparable, grandes vitesses. Pour les réseaux ferrés ces perspectives sont à portée immédiate, beaucoup plus proches que pour n'importe quelle autre forme de transport. Les chemins de fer largement cybernétisés et aux acheminements garantis cesseront demain d'être une simple image pour le public. Ils deviendront réalité.

16 Conclusions.

Résumons-nous.

Loin de constituer une technique périmée, le chemin de fer est en pleine mutation. Une large application de l'électronique, de l'automatisation et de la cybernétique lui donnera dans quelques années un visage nouveau. La SNCB n'est pas en retard dans cette évolution : tant par les applications déjà réalisées que par les études en cours, elle figure parmi les réseaux européens qui sont à la pointe du progrès. Les Belges ont autant de raisons d'être fiers de leur chemin de fer que les citoyens des grands pays voisins.

Il n'est d'ailleurs pas question qu'un pays industrialisé et à haute densité de population comme la Belgique puisse se passer du rail. Si une contraction est pleinement justifiée dans les régions rurales, la technique ferroviaire reste indispensable pour les transports de masse, les transports de voyageurs de ville à ville et plus que jamais pour les transports suburbains.

Il ne suffit cependant pas de constater cette nécessité ; il faut aussi permettre à la SNCB d'accomplir sa mission dans des conditions économiques satisfaisantes.

En premier lieu, la normalisation des comptes doit indiquer objectivement le préjudice subi par l'exploitant du fait des charges qui lui sont imposées ; elle doit lui permettre d'en recevoir la compensation financière exacte, excluant toute notion de subside.

D'autre part, l'État doit reviser sa politique des transports en y réalisant l'égalité des conditions de concurrence notamment en matière d'imputation des charges d'infrastructure aux utilisateurs du rail, de la route et de la voie navigable.

Enfin, les Pouvoirs publics doivent coordonner les investissements dans les infrastructures de transport avec le souci de l'économie des moyens, ce qui implique l'utilisation satisfaisante de tous les équipements.

Ces tâches sont urgentes.

Stagnation ou régression du trafic et situation financière difficile du chemin de fer, rentabilité insuffisante des transports routiers, crise de la navigation intérieure: ce désordre ne profite à personne et l'économie nationale toute entière en est affectée.

Même les États les plus libéraux, comme les USA, se rendent compte que le laisser-faire n'est plus tolérable en matière de transports et qu'il est nécessaire d'y introduire une certaine stratégie.

L'exemple du plan Leber en Allemagne et celui du plan Castle en Grande-Bretagne montrent que plus on attend, plus la situation se dégrade et plus il est difficile de créer les conditions d'un redressement.

La collectivité a donc tout intérêt à ce que l'on rétablisse au plus tôt la vérité des prix et l'égalité des conditions de concurrence, conditions indispensables de l'assainissement du marché des transports.

Dans sa tâche propre d'exploitante du réseau de chemin de fer, la SNCB pourra ainsi poursuivre sa modernisation et remplir sa mission au service du public et de l'économie nationale.

Ses dirigeants et son personnel sont conscients des devoirs que cette tâche leur impose et y consacrent tous leurs efforts.

L'appui des organes responsables et celui de l'opinion publique sont toutefois indispensables au succès de leur entreprise.

