



Z30
pili

Publication n° 6

ASSOCIATION
POUR LA DÉFENSE DU RAIL
A. S. D. R. A.

Les Tarifs des Chemins de fer

Peut-on raisonnablement prétendre que le redressement financier des entreprises de transport par rail, par une augmentation modérée des tarifs, doit déterminer une nouvelle hausse des prix susceptible de compromettre le relèvement économique de la Belgique?

SIÈGE SOCIAL :
Rue Auguste Orts, BRASSERIE FLAMANDE, Bruxelles
SECRÉTARIAT :
23, Place Saint-Géry, BRUXELLES, Téléphone 12.75.44

JANVIER 1937

**ASSOCIATION
POUR LA DÉFENSE DU RAIL
A. S. D. R. A.**

Les Tarifs des Chemins de fer

Peut-on raisonnablement prétendre que le redressement financier des entreprises de transport par rail, par une augmentation modérée des tarifs, doive déterminer une nouvelle hausse des prix susceptible de compromettre le relèvement économique de la Belgique?

SIÈGE SOCIAL :
Rue Auguste Orts, BRASSERIE FLAMANDE, Bruxelles
SECRÉTARIAT :
23, Place Saint-Géry, BRUXELLES, Téléphone 12.75.44

JANVIER 1937

PUBLICATIONS DE L'A.S.D.R.A

1. — *Le Problème des Transports, en Belgique.*
 2. — *Réponse de l'A.S.D.R.A. à des articles de Presse.*
 3. — *Les Conditions de Sécurité sur Rail et sur Route.*
 4. — *La Supériorité du Rail sur la Route, au point de vue économique.*
 5. — *Revue de Presse et Commentaires.*
 6. — *Les Tarifs des Chemins de Fer.*
 7. — *Le Chemin de Fer et l'Intérêt Public. (A paraître.)*
-

*** *** *** *** *** *** *** *** ***
Le trafic a selon les lieux et les circonstances, des besoins multiples, divers, mobiles ; les satisfactions à donner à ces besoins doivent être aussi nombreuses, aussi variées, aussi changeantes que les évolutions elles-mêmes du trafic. Il faut que le prix de la marchandise-transport ait toute l'élasticité du prix de la marchandise transportée. Il est donc de la part des exploitants du chemin de fer très rationnel et très conforme à la nature des choses, de vouloir conserver la liberté d'allure nécessaire pour mettre constamment les prix en rapport avec les conditions variables du trafic et avec la concurrence.

*** *** *** *** *** *** *** *** ***
(Discours prononcé par le Ministre SAINCTELETTE, le 7 juin 1881.)

Ces principes, proclamés d'une façon solennelle, à une époque où le chemin de fer détenait, en fait, le monopole des transports, sont devenus d'une actualité frappante, aujourd'hui, que ce monopole a disparu, que le chemin de fer reste soumis à des obligations onéreuses, que ses concurrents jouissent, au contraire, d'un régime de liberté quasi absolu !

Les tarifs des Chemins de fer

Les prix des matières premières sont en hausse ; le chemin de fer demande, en conséquence, à majorer ses tarifs.

Les résultats financiers de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges peuvent-ils justifier pareille demande ?

Il importe de répondre à cette question d'une façon objective, en considérant toutes les données du problème.

Comparons ces résultats, depuis la création de la Société Nationale :

Années	Profits et Pertes
1926-1927 (16 mois) .	+ 593,6 millions
1928	+ 461,6 »
1929	+ 445,6 »
1930	+ 226,9 »
1931	+ 2,6 »
1932	— 287,1 »
1933	— 115,8 »
1934	— 156,2 »
1935	— 92,4 »
1936	— 162,0 » (chiffre prov ^{re})
1937	— 237,0 » (déficit prés.)

**Hausse des Tarifs = Hausse du Prix du Sucre :
0,02 fr. le kilo.**

Les Fluctuations du Trafic

Différents facteurs ont influencé les résultats des dernières années : d'une part, la crise économique, d'autre part, la concurrence des autres modes de transport avantageés et non réglementés.

Le trafic voyageur, qui avait atteint son maximum, en 1930, à l'occasion des fêtes du Centenaire, a diminué d'année en année et est passé de 6.521 à 4.873 millions de voyageurs-kilomètres, en 1934 ; il est ainsi tombé en dessous du niveau de l'exercice 1913, c'est-à-dire de l'année qui a précédé la guerre.

Le trafic marchandises a été touché d'une façon plus profonde encore ; 5.260 millions en 1934, contre 9.715 millions de tonnes-kilomètres en 1929, soit une régression de 45.9 %. (Ces chiffres se rapportent au trafic du réseau ferré belge dans son ensemble : S.N.C.F.B., Chemins de fer concédés et Chemins de fer vicinaux.)

Pendant le même temps, le trafic des voyageurs par route et le trafic des marchandises par route et par eau progressaient, et cela malgré la raréfaction du volume des transports, résultant de la dépression économique mondiale.

* * *

De 1929 à 1934, les parcours des voyageurs transportés par automobiles, **en service interurbain**, ont augmenté de 45,8 % tandis que durant la même période, les parcours des voyageurs transportés par chemin de fer ont diminué de 21,2 %.

Hausse des Tarifs = Hausse du Prix

des Pommes de terre :

0,39 fr. le sac de 100 kilos.

La régression totale du trafic, pour les voyageurs, (rail et route), était de 10,7 %.

Des calculs ont établi que la Route a enlevé au Rail, sur la base des chiffres respectifs des trafics de 1929, 753 millions de voyageurs-kilomètres, en 1934, ce qui correspond, pour une recette moyenne de 0,144 fr. par voyageur-kilomètre, à une perte de recettes, pour la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, de 108 millions de francs.

* * *

De 1929 à 1934, le trafic des marchandises par route est passé de 4 à 13 % du trafic total des chemins de fer.

De 1929 à 1935, les transports par eau ont augmenté de plus de 28 %.

La régression totale du trafic marchandise (Rail, Eau, Route) a été de 30 %.

La Route a enlevé au Rail, en 1934, toujours sur la base des chiffres respectifs des trafics de 1929, 377 millions de tonnes-kilomètres, soit une perte de recettes de 151 millions de francs (à raison de 0,40 fr. par tonne-kilomètre).

La concurrence de la voie d'eau a été plus âpre encore ; le trafic enlevé est estimé à 1.130 millions de tonnes-kilomètres, soit une perte de recettes de 283 millions de francs (à raison de 0,25 fr. par tonne-kilomètre).

La perte totale des recettes, pour les chemins de fer, pour les deux trafics réunis (voyageurs et marchandises) représente ainsi, pour l'année 1934, 542 millions de francs (108 + 151 + 283).

Hausse des Tarifs = Hausse du Prix du Saindoux :
0,02 fr. le kilo.

Les résultats de cette concurrence, particulièrement désastreux, s'expliquent aisément par les raisons suivantes :

a) Les dépenses afférentes à l'exploitation des chemins de fer comprennent des dépenses directes, variant avec le trafic, soit un tiers des dépenses totales, et des dépenses indépendantes du trafic, représentant les deux autres tiers des mêmes dépenses.

L'organisation d'un réseau ferré ne peut se modifier qu'au bout d'un temps plus ou moins long et de façon à ne pas faire courir, par une réduction intempestive de ses moyens d'action (outillage et personnel), un risque quelconque à l'économie générale du pays, au moment de la reprise des affaires.

Nous reproduisons ci-dessous un extrait du Rapport de la Commission des Transports du Sénat (Rapporteur : Comte H. de la Barre d'Erquelinnes), chargée d'examiner le projet de loi contenant le budget du Ministère des Transports pour l'exercice 1937 ; le Rapporteur fait connaître son sentiment au sujet des mesures prises par la Société Nationale, en vue de réduire ses dépenses d'exploitation.

*** *** *** *** *** *** *** *** ***
Afin de rechercher l'équilibre budgétaire compromis par les diverses causes que nous venons de signaler, la Société Nationale a dû, en ces dernières années, pratiquer des efforts persistants et efficaces pour réduire les dépenses d'exploitation non absolument indispensables.

Pour ramener son personnel aux effectifs strictement nécessaires à une organisation rationnelle et économique, un effort considérable a été accompli.

Le total des effectifs est passé de 104.927, en 1926, à 77.731 au 31 décembre 1935 (N.D.L.R.).

**Hausse des Tarifs = Hausse du Prix de l'Avoine :
0,67 fr. le sac de 100 kilos.**

Il semble cependant que, en cette matière, le maximum de l'effort ait été réalisé et il paraît vraisemblable que la continuation de la reprise économique qui a entraîné déjà un relèvement du trafic voyageurs et marchandises nécessitera un certain réembauchage de personnel.

Il serait injuste de méconnaître les efforts déployés par les dirigeants du railway dans le but d'améliorer l'exploitation au point de vue technique et de réaliser des économies substantielles.

Ces efforts ont déjà produit des résultats remarquables et se poursuivent sans répit dans des domaines tels que la rationalisation des ateliers, l'augmentation du rendement du matériel, l'économie de combustible et cela sous le contrôle d'un service de comptabilité et de statistique très perfectionné.

M. Georges de LEENER, professeur à l'Université de Bruxelles l'a montré clairement dans une étude intitulée : « Les Méthodes d'économie en matière d'exploitation des chemins de fer » et publiée dans le BULLETIN DE LA CHAMBRE DE COMMERCE D'ANVERS, numéro d'octobre 1936.

La Société est-elle arrivée à la limite des compressions des charges ?

Il semble que non. Il est d'ailleurs manifestement dans les intentions de la Société de continuer à réaliser toutes les nouvelles économies possibles.

Mais il ne faut pas perdre de vue cependant que les exigences du public en matière de progrès entraînent fatalement de nouvelles dépenses. Le public exige des trains plus confortables, de plus en plus rapides et fréquents. Satisfaction doit lui être donnée sous peine de voir la clientèle se détourner immédiatement vers d'autres modes de transport. Or, la grande vitesse nécessite des tracteurs de plus en plus lourds et puissants dont la consommation de combustible est élevée. D'autre part, le poids des véhicules, la vitesse des trains, et leur fréquence provoquent des revisions continuelles des voies et des travaux fréquents et coûteux afin de maintenir les

Hausse des Tarifs = Hausse du Prix
des Barres et Poutrelles :
7,80 fr. par tonne (Tarif Intérieur) ;
3,68 fr. par tonne (Tarif Exportation).

lignes dans un état de sécurité parfaite. L'élément sécurité prime nécessairement toutes les considérations de dépenses.

Les passages ci-dessus ont été soulignés par nous (N.D.L.R.).

*** * * * * * * * * * * * * * * * * * *
Les chiffres qui suivent montrent toute l'importance qu'il faut attacher à la question : **SECURITE** : le rapport de la S.N.C.F.B. signale, pour l'année 1935, 9 tués, 35 blessés, 275 contusionnés, dans des accidents non imputables à l'imprudence de la victime.

D'autre part, suivant l'Office Central de Statistique du Ministère de l'Intérieur, il a été enregistré, pendant la même année, 24.907 accidents de roulage, avec 613 tués (sur le coup) et 10.390 blessés. — Ces chiffres se passent de commentaires (N.D.L.R.).

* * *

D'autre part, il est non moins clair qu'un train de voyageurs bien utilisé ne coûte guère plus qu'un train laissant de nombreuses places libres et que seule la dépense en combustible, vaut d'être prise en considération, pour un train de marchandises roulant avec le maximum de sa charge, ou en sous-charge.

b) Le chemin de fer est tenu à des obligations sévères, que ne connaissent pas ses concurrents ; ceux-ci sont libres de pratiquer tels prix qu'ils jugent convenir, d'accepter ou de refuser les transports, etc... ; comme le chemin de fer transporte plus de 50 % des marchandises d'une valeur réduite, en dessous du prix de revient, parce qu'il trouvait jadis une compensation dans le transport des marchandises chères qui pouvaient supporter un prix de transport plus élevé, (tarification ad valorem), le camion s'est attaqué tout particulièrement à ces transports, privant le

**Hausse des Tarifs = Hausse du Prix du Beurre :
0,02 fr. le kilo.**

chemin de fer des ressources qui lui sont nécessaires pour compenser la perte qu'il subit sur les transports à bon marché.

Soulignons, en passant, combien est anormale cette différence de régime.

* * *

L'évolution des tarifs ferroviaires

Il reste à examiner l'évolution des tarifs ferroviaires, au cours des dernières années, pour déterminer, dans quelle mesure ils ont pu influencer les résultats d'exploitation ; il est permis d'affirmer que les diverses augmentations ont suivi, de loin, les hausses successives des prix de gros et de détail.

Ces fluctuations des tarifs s'inspiraient aussi d'ailleurs d'autres considérations :

a) Adapter aussi étroitement que possible les taxes « aux possibilités de la marchandise » ;

b) Tenir compte dans la fixation de la taxe du prix de revient du transport (chargement plus ou moins complet).

1^{er} octobre 1926.

Les tarifs généraux et tous les tarifs spéciaux subissent une majoration uniforme de 25 % ; on crée, pour le tarif 3, 6 classes avec 18 séries de prix.

Hausse des Tarifs = Hausse du Prix
du Charbon Industriel :
4,64 fr. par tonne (Tarif Intérieur) ;
2,24 fr. par tonne (Tarif Exportation).

15 janvier 1927.

Les prix du tarif 3 subissent une majoration moyenne de 10 %.

16 avril 1928.

Tous les tarifs généraux subissent une augmentation uniforme de 2 % du chef de l'incorporation dans les taxes de l'impôt de 2 % à percevoir en vertu de la loi du 8 juin 1926.

Certains aménagements sont apportés au tarif 3 ; on adopte 8 classes avec 24 séries de prix.

1^{er} mars 1929.

D'une manière générale, les tarifs sont majorés de 10 %. Une réforme complète de la tarification des « petites marchandises » est réalisée simultanément.

1^{er} mars 1930.

Une majoration générale de 10 % est appliquée.

Dans la plupart des cas, des exceptions sont consenties en faveur de certaines catégories de transports.

D'autre part, la S. N. C. F. B., pour défendre son trafic, a mis en vigueur de nombreux tarifs spéciaux, comportant la plupart un engagement de fidélité totale ou partielle au chemin de fer.

20 janvier 1935.

A la demande du Gouvernement, une réduction générale des tarifs de 10 % est appliquée.

Hausse des Tarifs = Hausse du Prix du Café :
0,02 fr. le kilo.

Le Gouvernement s'était engagé à indemniser la Société Nationale des Chemins de Fer Belges de la perte de recette nette qui serait la conséquence de cette mesure. Cette perte s'est élevée pour l'année 1935, à 44,7 millions, mais le Gouvernement actuel a soulevé des objections au paiement de cette indemnité, alors que cependant il accordait, du même chef, une subvention de 6 millions à la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux.

Certains espéraient que la réduction des tarifs ferroviaires favoriserait l'action défensive du chemin de fer, mais cette réduction a été suivie de nouveaux abaissements des prix appliqués par la concurrence ; il en est résulté, finalement, pour le chemin de fer, malgré une augmentation du tonnage transporté, une diminution de recette de 5.4 %.

Chacun doit convenir qu'il est absolument légitime, dans ces conditions, d'indemniser le transporteur par Rail.

Les résultats de cette expérience prouvent qu'une modification des tarifs, dans les conjonctures actuelles surtout, n'exerce pas une influence absolument correspondante sur le volume à transporter.

Le Gouvernement a le droit d'exiger l'abaissement des tarifs et d'en interdire le relèvement.

Le Gouvernement a usé de ce droit, comme il vient d'être dit, en janvier 1935, en imposant au chemin de fer une réduction de 10 % ; il vient de nouveau de faire sentir son autorité, en cette matière, en interdisant, le 30 novembre dernier, une augmentation réclamée par la S. N. C. F. B.

La S. N. C. F. B. est-elle fondée à réclamer un rajustement de ses tarifs ? Oui, sans doute, surtout si l'Etat se refuse à combler le déficit résultant d'un manque à gagner dont il est seul responsable.

Hausse des Tarifs — Hausse du Prix de la Chaux :
4,84 fr. par tonne.

Il tombe sous le sens que les dépenses d'exploitation d'un chemin de fer, tout comme celles de n'importe quelle industrie, sont influencées par la hausse des prix de détail, et plus particulièrement par celle des prix de gros.

Les traitements, salaires et pensions sont établis en fonction de l'Index-Number.

La S.N.C.F.B. prévoit, pour 1937, une augmentation, de ce chef, et après certains aménagements, de 54,3 millions.

Pour le charbon, à raison d'une hausse de 7 francs la tonne déjà appliquée depuis le 1^{er} octobre 1936, et sur la base d'une consommation mensuelle de 150.000 tonnes, il doit en résulter une dépense supplémentaire de 12,6 millions.

Une hausse de 15 % sur les matières diverses doit entraîner une augmentation de dépenses de 22.5 millions.

L'accroissement de trafic résultant de la reprise des affaires exige de plus nombreuses réparations de locomotives et wagons, d'où une augmentation de consommation de matières estimée à 15 millions.

Une hausse de 10 % au chapitre des dépenses diverses : travaux d'entretien des bâtiments et ouvrages d'art confiés à des tiers, fournitures de courant électrique, doit occasionner un supplément de dépenses de 9 millions.

Bref, la S. N. C. F. B. prévoit, pour 1937, un déficit d'exploitation de 84 millions auquel il faut ajouter 153 millions de charges financières, soit un total de 237 millions.

Hausse des Tarifs = Hausse du Prix du Ciment :
8,58 fr. par tonne (Tarif Intérieur) ;
3,50 fr. par tonne (Tarif Exportation).

M. le Comte de la Barre d'Erquelinnes, déjà cité, s'exprime comme suit, dans son rapport, au sujet de la question des déficits :

Il y a un danger évident de laisser s'accumuler des déficits d'exploitation auxquels s'ajoute la perte reportée des exercices antérieurs. A ce régime, la Société finira par se trouver dans une situation intenable qui compromettra sa politique d'amélioration et qui pourrait rendre nécessaires un jour de lourds sacrifices. Car le dilemme se pose : ou la Société jouira des recettes suffisantes et alors elle continuera sa politique d'amélioration, ou ces recettes lui seront refusées et alors il lui sera impossible de continuer à améliorer son réseau. Après les efforts méritoires accomplis depuis dix années, on ne peut envisager une politique qui aboutirait à la chute du réseau. Une aussi mauvaise politique ne serait d'ailleurs pas sans conséquences pour nos industries, puisque à une diminution notable des recettes doit fatalement correspondre une diminution notable des commandes de locomotives, wagons, rails, traverses, etc..

D'autre part, nous ne comprenons pas qu'on refuse d'employer en faveur de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges une méthode qui fut utilisée par l'honorable M. VAN ZEELAND pour restaurer l'économie nationale. Afin de rendre à notre industrie une marge bénéficiaire, indispensable à sa vie, le Premier Ministre s'appliqua à faire hausser les prix de vente sans augmenter le prix de revient. Cette politique a été couronnée d'un succès incontestable. La méthode n'est-elle plus bonne lorsqu'il s'agit de notre railway et celui-ci sera-t-il le seul auquel on interdira le remède qui a été salutaire à toute l'industrie.

La dévaluation, dans ce cas, lui aura été particulièrement défavorable puisqu'à cause d'elle ses prix de revient auront été augmentés alors que ses prix de vente ne peuvent subir aucune hausse.

Une chose d'ailleurs nous a particulièrement frappé. Le jour où la presse faisait connaître la décision du Gouvernement de s'opposer à tout relèvement des tarifs, elle annonçait également une hausse des prix du charbon. On ne peut nier que la hausse du prix

Hausse des Tarifs = Hausse du Prix du Coke :
5,74 fr. par tonne (Tarif Intérieur) ;
3,76 fr. par tonne (Tarif Exportation).

du charbon ait une répercussion défavorable sur l'industrie; elle affecte particulièrement l'exploitation du railway, grand consommateur de combustible. Et alors, nous estimons qu'il n'est pas logique de refuser au railway l'augmentation raisonnable de ses prix de vente alors qu'il perd de l'argent, tandis qu'on autorise cette augmentation en faveur des charbonnages qui en gagnent.

Telles sont les raisons pour lesquelles nous croyons que le Gouvernement devrait examiner à nouveau cette question du relèvement des tarifs.

*** *** *** *** *** *** *** *** *** ***

* * *

Signalons que le rapport du Comte de la Barre d'Erquelines a été adopté à l'unanimité par les membres de la Commission ; celle-ci était composée de MM. Toch, Président, Catteau, Corbeels, De Maeght, Dens, Depontieu, le Baron Gendebien, Lalemand, Melein, Mignolet, Molet, Moulin, Roland et le Comte de la Barre d'Erquelines, rapporteur.

Une telle décision, empreinte d'une autorité indiscutable, nous permettrait déjà de conclure si nous ne devions réfuter un argument invoqué d'une façon courante et qui est trop facilement accepté par la grande masse, peu avertie de ces questions, à savoir qu'une augmentation des tarifs du chemin de fer doit entraîner fatalement un renchérissement sérieux du coût de la vie.

* * *

Base d'augmentation des tarifs

Sur quelle base s'établirait l'augmentation réclamée par la Société Nationale des Chemins de Fer Belges ?

A. — *VOYAGEURS*. — Augmentation de 10 %, sauf pour la 2^e classe qui ne subirait qu'une majoration de 5 %.

**Hausse des Tarifs == Hausse du Prix de la Farine :
0,78 fr. le sac de 100 kilos.**

Une telle augmentation, ainsi qu'il est permis de le constater ci-dessous, laisserait encore la recette, par voyageur-kilomètre, à un taux bien inférieur à ceux enregistrés depuis 1913, comme aussi à ceux de 1934, de la plupart des réseaux étrangers.

Recettes par Voyageur-Kilomètre (Chemins de fer belges) :

1913	2,30 centimes-or.
1932	2,01 »
1933	2,07 »
1934	2,04 »
1935	1,60 »

Recettes par Voyageur-Kilomètre, en 1934,
des réseaux étrangers ci-après :

Est-Français	2,22 centimes-or
Nord-Français	2,26 »
P. L. M.	2,78 »
Deutsche Reichsbahn	3,18 »
Chemins de Fer Fédéraux Suisses . .	4,70 »
Etat Néerlandais	3,91 »

B. — BAGAGES. — Aucune augmentation.

C. — MARCHANDISES. — Les tarifs seraient rétablis au niveau qu'ils occupaient le 19 janvier 1935 (alors que l'Index était à 642 contre 708 au 15 janvier 1937) et ils seraient majorés ensuite de 10 %, ce qui reviendrait à relever d'environ 20 % les tarifs actuels.

De nombreux amendements à cette règle sont prévus ; simultanément avec la mise en application de l'augmentation des tarifs, la Société Nationale mettrait en vigueur avec la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux un tarif mixte comportant le prolongement des tarifs « marchandises » du réseau à grand écartement sur le réseau vicinal.

D'autre part, de nombreux tarifs spéciaux seraient exonérés de toute augmentation :

Nature	Nombre de catégories de produits auxquelles s'applique l'exonération	Tonnages transportés en 1925	Recettes
1) Bois	10	890.170	19.033.000
2) Ciments et dérivés . .	9	526.860	9.421.000
3) Combustibles Charbons et cokes . .	7	184.700	6.579.000
4) Engrais . .	9	394.800	5.963.000
5) Métallurgie .	25	413.940	10.024.000
6) Papeteries . .	7	148.260	5.175.000
7) Produits agri- coles. Animaux vivants . . .	14	638.100	24.152.700
8) Produits ali- mentaires et fruits . . .	32	463.980	23.656.600
9) Produits chi- miques . . .	22	260.630	5.200.800
10) Produits des carrières . .	15	824.400	9.464.800
11) Textiles . .	21	119.540	4.574.600
12) Verres, Glaces	2	49.600	2.787.000
13) Huiles, Grai- ses industriel- les	4	29.200	1.158.000
14) Industries di- verses . . .	21	67.250	3.605.000
15) Petites Mar- chandises . .	8	590	4.452.000
16) Tarifs du tra- fic internatio- nal	4	418.990	27.503.000

T. 5.431.010 Fr. 159.749.500

Diverses industries seraient aussi exonérées de toute augmentation, moyennant souscription d'un engagement total de fidélité au chemin de fer.

INDUSTRIES	Minimum de tonnage annuel à garantir
Fabriques de chicorée	100 T.
Fabriques de conserves de légumes et de pois- sons	200 T.
Chocolateries et biscuiteries	100 T.
Fonderies d'articles de ménage et du bâtiment	150 T.
Fabriques de fûts métalliques	500 T.
Céramiques et produits réfractaires	200 T.
Faïenceries	200 T.
Gobeletteries et flaconneries	100 T.
Filatures et tissages	1.000 T.

Les transports bénéficiant de tarifs spéciaux qui seraient soumis à une augmentation représentaient, pour l'exercice 1935, un tonnage de 40.300.600 T., avec une recette correspondante de 665.451.000 francs.

En dernière analyse, la S. N. C. F. B. escompte un rendement de l'ordre de 250 millions des mesures proposées ; les recettes d'exploitation, pour l'année 1937, sont évaluées à 2.276 millions, en sorte que le produit de l'augmentation des tarifs représente moins de 11 % du total des recettes (exactement 10,98 %).

Ceci démontre que les revendications de la S. N. C. F. B. sont non seulement fondées, mais aussi extrêmement modérées.

Cette démonstration apparaît plus péremptoire encore, lorsque l'on calcule l'incidence des prix de transport dans la valeur des produits transportés :

Hausse des Tarifs = Hausse du Prix du Foin :
0,16 fr. la botte (20 kilos).

Rapport entre le prix de transport et la valeur de certains produits (Décembre 1936)

	Valeur à la tonne	Prix de transport à 80 km (par tonne)		Rapport entre le prix de trans- port et la valeur des produits	
		Tarif local	Tarif d'exportation	Tarif local %	Tarif d'ex- portation %
Avoine	890	33.10 (sp. 105)	—	3.72	—
Barres et Poutrelles	700	39 (sp. 128)	18.40 (sp. 413)	5.57	2.63
Beurre	17.820	66 (2 ^e classe)	—	0.37	—
Betteraves à sucre	120	23.90 (sp. 187)	—	19.—	—
Café	7.150	66 (2 ^e classe)	—	0.92	—
Charbon industriel	104.73	23.20 (sp. 121)	11.20 (sp. 401)	22.16	10.69
Chaux	96	24.20 (8 ^e classe)	—	25.19	—
Ciment	145	42.90 (5 ^e classe)	17.50 (sp. 405)	29.58	12.07
Coke	115	28.70 (7 ^e classe)	13.80 (sp. 403)	24.90	12.—
» métallurgique	110	23.20 (sp. 131)	—	21.09	—
Farine	2.060	39 (sp. 160)	—	1.89	—
Foin	320	39 (sp. 160)	—	12.18	—
Fers marchands	575	39 (sp. 128)	18.40 (sp. 413)	6.78	3.20

Laine brute	18.700	66 (2 ^e classe)	—	0.35	—
Lin en tiges	960	28.70 (7 ^e classe)	—	2.99	—
Macadam	21	13.90 (sp. 136)	—	66.59	—
Mais	800	33.10 (sp. 105)	—	4.14	—
Minerais de fer	29.60	11.40 (sp. 125)	—	38.50	—
Nitrate de soude	1.095	33.50 (6 ^e classe)	—	3.06	—
Orge	1.010	33.10 (sp. 105)	—	3.28	—
Paille	195	39 (sp. 160)	—	20.—	—
Pétrole	2.405	66 (2 ^e classe)	—	2.74	—
Pommes de terre	370	19.50 (sp. 173)	—	5.27	—
Rais	1.164	39 (sp. 128)	18.40 (sp. 413)	3.35	1.58
Saindoux	8.250	66 (2 ^e classe)	—	0.8	—
Scories Thomas	250	17.50 (sp. 141)	20.70 (sp. 465)	7.—	8.28
Sucre cristallisé	1.730	66 (2 ^e classe)	—	3.81	—
Sulfate d'ammoniaque	905	33.50 (6 ^e classe)	26.90 (sp. 441)	3.70	2.97
Tôles fortes	1100	39 (sp. 128)	18.40 (sp. 413)	3.54	1.67
Tourteaux	1210	39 (sp. 160)	—	3.22	—

Il résulte du tableau ci-dessus qu'une augmentation uniforme de 20 % des tarifs serait susceptible de provoquer une hausse de :

Beurre	}	1,32 fr. aux 100 kilogr. ou 0,0132 au kilogr.
Café		
Saindoux		
Sucre cristallisé		

Ainsi donc, le prix du **beurre** au détail, qui est passé de 18 francs à 28 francs, en l'espace de 3 mois, pourrait hausser de un à deux centimes au kilo si le chemin de fer augmentait ses tarifs !

La même hausse pourrait frapper le **café**, le **saindoux**, le **sucre**, etc. !

Le prix des **pommes de terre** subirait de même une hausse de 0,39 fr. aux 100 kilos !

Avoine	}	6,62 fr. à la <i>tonne</i> ou 0,662 aux 100 kilogr.
Maïs		
Orge		
Nitrate de soude	}	6,70 fr. à la <i>tonne</i> ou 0,67 aux 100 kilogr.
Sulfate		
d'ammoniaque		
Farine	}	7,80 fr. à la <i>tonne</i> ou 0,78 aux 100 kilogr.
Foin		
Paille		
Tourteaux		
Barres et poutrelles	}	3,68 fr. à la <i>tonne</i> , tarif d'exportation. 7,80 fr. à la <i>tonne</i> , tarif local.
Fers marchands		
Rails		
Tôles fortes		

Hausse des Tarifs = Hausse du Prix
des Minerais de fer :
2,28 fr. par tonne.

Conclusions

Il n'est pas besoin de pousser plus avant cette analyse pour faire apparaître combien sont peu fondées les objections de ceux qui se sont opposés à un relèvement des tarifs des chemins de fer, sous prétexte que ce relèvement des frais généraux industriels déterminerait une nouvelle hausse des prix et constituerait, pour la Belgique, un danger très grave !

La démonstration est faite, au contraire : a) de la nécessité d'augmenter les tarifs, pour permettre au chemin de fer d'équilibrer son budget ; b) de l'incidence extrêmement réduite des prix de transport dans la valeur des produits transportés.

L'Association pour la Défense du Rail demande, en conséquence, que le Gouvernement autorise la Société Nationale des Chemins de Fer Belges et les Chemins de fer concédés à augmenter leurs tarifs sur la base envisagée dans le rapport de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges.
