

Table des Matières

	Pages
INTRODUCTION	9
CHAPITRE PREMIER. — La tarification des chemins de fer	13
CHAPITRE II. — La question des canaux	23
CHAPITRE III. — Les possibilités des chemins de fer	35
CHAPITRE IV. — La primauté de la voie ferrée	49
CONCLUSIONS	59

Introduction

Le problème de la concurrence du chemin de fer et de la batellerie est posé devant l'opinion belge et devant le Parlement. La Société Nationale des Chemins de fer belges cherche à amener à la voie ferrée la plus grande partie des transports de marchandises. Ses efforts dans ce sens se heurtent à des obstacles divers. Des objections sont formulées. Des protestations véhémentes s'élèvent. Ni les unes ni les autres ne peuvent laisser indifférent quiconque a le souci de l'intérêt supérieur de la nation. De graves intérêts privés aussi sont en jeu. Aussi avons-nous pensé qu'il ne serait pas inutile de considérer de façon toute objective la question de la concurrence entre le rail et le canal.

Notre position personnelle à son sujet est depuis longtemps telle que le lecteur ne sera pas surpris de nos conclusions catégoriques en faveur du chemin de fer. Il ne s'agit pas d'une opinion d'occasion. Dès 1913, dans un volume sur la politique des transports en Belgique (1), nous nous exprimions comme suit :

« Pour la Belgique, la voie ferrée est supérieure à la voie d'eau. Le pays possède un réseau de voies ferrées plus ramifié que partout ailleurs. Si le maximum de rendement en était retiré, on réaliserait beaucoup mieux que par les voies navigables les transports à bon marché.

» C'est là une circonstance exceptionnellement avantageuse pour l'avenir du pays et pour le sort de ses

(1) G. DE LEENER, *La Politique des Transports en Belgique* (Instituts Solvay, Travaux de l'Institut de Sociologie), Bruxelles, Misch et Thron, 1913, pp. 307-308.

finances, car l'extension des voies navigables telle qu'elle est réclamée, coûterait plusieurs centaines de millions.

» Amélioré et étendu, le réseau ferré coûtera moins et rapportera beaucoup plus au pays que les sommes considérables que le Gouvernement est sollicité, comme l'écrivait Yves Guyot pour son pays, de « jeter à l'eau ».

» Au surplus, la plupart des travaux pour les voies ferrées ne s'imposeraient pas moins, même si les nouvelles voies navigables étaient créées, parce qu'ils sont déjà nécessaires pour les besoins du service des voyageurs, dont le matériel devient de plus en plus lourd et dont les trains deviennent de plus en plus rapides.

» Et il faut ajouter encore que si les voies navigables étaient multipliées et que la navigation intérieure fût encouragée, l'Etat cèderait sans doute aux sollicitations des défenseurs de la batellerie en tenant les tarifs de chemins de fer assez élevés pour qu'ils ne nuisent pas au trafic des voies navigables. Tout le pays serait donc finalement privé de l'avantage des transports les meilleur marché. »

Notre opinion ne s'est pas modifiée. Nous nous attachons dans les pages qui suivent aux mêmes considérations que nous faisons valoir jadis, mais nous nous placerons cette fois sous le jour nouveau dû aux changements de conditions. C'est qu'un événement considérable est survenu en Belgique en matière de transports. Nous voulons parler de l'abdication de l'Etat exploitant de chemins de fer. Par le fait de la création de la Société Nationale des Chemins de fer belges, l'exploitation de notre réseau ferré jouit enfin des bienfaits de l'autonomie. La Société Nationale n'est plus tenue, comme l'Etat, de compter avec l'intérêt de la batellerie. Elle est libre de toute obligation, si ce n'est de faire rendre au réseau ferré le maximum de services dans l'intérêt général du pays en satisfaisant en outre à ses charges financières. Les progrès réalisés dans l'exploitation des chemins de fer par la Société Nationale, sans parler surtout des nouveaux pro-

grès qui peuvent en être attendus avec confiance, accentuent la supériorité de la voie ferrée. En même temps ils renforcent notre opinion sur la préférence à lui ménager dans l'organisation des transports intérieurs en Belgique.

1^{er} avril 1928.

CHAPITRE PREMIER

La tarification des chemins de fer

La Belgique a besoin de bon marché. Si elle en était privée, sa prospérité économique en serait gravement compromise. Ce bon marché signifie le bon marché de sa main-d'œuvre, car notre pays vit en réalité de l'exportation de sa main-d'œuvre sous forme de dégrossissage ou de façonnage appliqués soit à ses propres matières premières, soit à des matières premières exotiques. Toute augmentation du coût de la main-d'œuvre risquerait par conséquent de se répercuter par la diminution de nos exportations. Ce serait la dislocation de notre système économique et la déchéance de la Belgique à brève échéance.

Depuis la guerre le revenu des travailleurs a augmenté en Belgique. Sans doute, l'amélioration est-elle aujourd'hui moins sensible par rapport à la situation d'avant-guerre qu'elle n'a été en 1926. La dépréciation de notre monnaie, telle que l'a consacrée notre stabilisation, n'a pas été suivie d'un rajustement équivalent dans la rémunération du travail. Les conjonctures de l'industrie ne s'y sont pas prêtées. Le niveau de vie de la classe ouvrière belge est cependant encore notablement supérieur à son niveau d'existence d'avant la guerre. On ne peut que se réjouir de cette amélioration de la situation de l'ouvrier. Elle signifie un réel relèvement dans les conditions sociales du plus grand nombre.

En dépit de cette amélioration, la Belgique a conservé une main-d'œuvre bon marché. C'est un privilège précieux. Il ressort sûrement de la comparaison des salaires payés dans notre pays et à l'étranger. Cette situation exceptionnelle qui fait sa force sur le marché du monde, la Belgique la doit à son bon marché. Celui-ci est dû à

diverses conditions qu'il convient de lui conserver dans l'avenir comme dans le passé et parmi lesquelles une première place revient à l'économie de nos transports intérieurs.

L'industrie belge est une industrie de gros produits. Elle utilise en grandes masses des matières premières très pondéreuses ou très volumineuses. Ses propres produits nécessitent aussi des transports en masses considérables. Aussi ses conditions économiques sont-elles étroitement liées au bon marché des transports.

Le bon marché des transports intérieurs en Belgique est donc doublement nécessaire à notre essor industriel : premièrement parce qu'il conserve une main-d'œuvre bon marché et secondement parce qu'il procure l'avantage d'économies dans le coût des approvisionnements de nos usines ainsi que dans le coût d'expédition de leurs produits.

* * *

Avant la guerre, nos tarifs de chemins de fer étaient des plus favorables. A quelques exceptions près, les tarifs de chemins de fer de l'Etat belge étaient parmi les meilleurs marché du monde.

Depuis la guerre, la dévalorisation du franc a nécessité successivement plusieurs redressements de tarifs, dont le dernier est entré en vigueur le 1^{er} avril 1928. Cet ajustement sera-t-il le dernier ? En tout état de cause, nous soulignerons qu'il est le troisième remaniement général depuis la consécration du nouveau franc-or et que, d'autre part, il a été proportionné aux nécessités du plan financier adopté de commun accord entre l'Etat et la Société Nationale. Ce plan consiste, tel qu'il a été d'ailleurs confirmé dans la convention conclue le 31 janvier dernier entre l'Etat, la Société Nationale et le Fonds d'amortissement de la dette publique, à assurer au Trésor public une recette de 270 millions, représentant le montant qui eût dû être prévu au budget des Voies et Moyens de 1927, à titre de charge de la dette publique incombant au railway. D'un

autre côté, les actions privilégiées seront assurées en même temps d'obtenir le superdividende de 2.70 p. c. qui leur a été moralement promis lors de leur émission.

Le remaniement, en vigueur depuis le 1^{er} avril 1928, consiste principalement en une majoration des prix des abonnements des voyageurs et des tarifs appliqués aux transports de minerai de fer et de coke. Ces augmentations de tarifs ont été choisies au mieux des conditions du trafic. La situation prospère de la métallurgie permettra à cette industrie de supporter l'augmentation de charges correspondantes. Ce n'est cependant qu'un pis-aller. Il y aurait mieux à faire pour mettre la Société Nationale en état d'obtenir de l'exploitation des chemins de fer le rendement financier nécessaire pour qu'elle puisse tenir ses engagements. Quant aux abonnements de voyageurs, leur majoration concernera notamment les abonnements ouvriers. Déjà lors de l'augmentation générale de 10 p. c. de tous les tarifs de voyageurs entrée en vigueur le 15 janvier 1927, nous faisons valoir que l'augmentation des abonnements ouvriers aurait pu être plus considérable en raison du bon marché de leur barème spécial (1). Même sur la base de la nouvelle majoration, l'abonnement ouvrier à 40 kilomètres, pour six déplacements aller et retour par semaine, ne fait ressortir le déplacement simple qu'à fr. 1.16, tandis que le prix du voyage simple au barème des voyageurs de troisième classe atteint fr. 8.40.

Par contre, dans le but d'aider l'industrie houillère à traverser sa crise actuelle, la Société Nationale a accordé une réduction de 5 p. c. sur les transports de charbons effectués par quantité minimum de 120 tonnes.

Que sont les tarifs par rapport à l'avant-guerre ? Jusqu'à l'augmentation de tarifs appliquée le 15 janvier 1927, le coefficient de majoration des tarifs-voyageurs par rapport à l'avant-guerre était de 5.11, sans tenir compte de la réduction dont les billets aller et retour bénéficiaient

(1) G. DE LEENER, *Les Chemins de fer en Belgique* : Leur passé. La nouvelle Société nationale des Chemins de Fer belges. Ses perspectives d'avenir, Bruxelles, Maurice Lamertin, 1927, p. 194.

autrefois. Compte tenu de cette réduction, le coefficient de majoration ressortait à 6.39. Pour les tarifs-marchandises, il ressortait à 6.42. Depuis le 15 janvier 1927, les tarifs-voyageurs ont été augmentés de 10 p. c. Leurs coefficients de majorations sont donc passés à 5.63 ou 7.03, selon que l'on tient compte ou non de la différence sur les billets aller et retour.

Les derniers indices de prix de détail ont révélé dans l'ensemble du pays un coefficient de majoration générale des prix de 806 (15 mars 1928). Ainsi, il apparaît que la majoration des tarifs-voyageurs n'a pas suivi la dépréciation intérieure de notre monnaie en tant que mesurée par le nombre-indice des prix de détail.

Pour les tarifs-marchandises, le coefficient de majoration résultant des derniers remaniements est difficile à établir, parce que ceux-ci ont été très inégaux selon les catégories de marchandises et selon les trafics. Nous avons, toutefois, sous les yeux un tableau dressé par l'administration de la Société Nationale pour aider à juger des effets de la tarification sur les transports des vingt-cinq importants produits ci-après : avoine, barres et poutrelles, beurre, café, charbon domestique, chaux, ciment, coke, coke pour métallurgie, farine, fers marchands, laine brute, macadam, maïs, minerais de fer, nitrate de soude, orge, papier à écrire, pétrole, pommes de terre, rails, saindoux, scories Thomas, sucre cristallisé, tôles fortes. Pour l'ensemble de ces marchandises, le coefficient de majoration des tarifs du 1^{er} avril 1928 en service intérieur et à la distance de 80 kilomètres est de 6.7. Il est de 7.9 en tarif d'exportation. Pour l'ensemble des marchandises, les tarifs présentent par conséquent, une majoration moindre que la hausse générale de l'index-number des prix de détail rappelée plus haut.

Plus concluante encore est la comparaison pour les marchandises entre leurs augmentations de valeur et l'augmentation des prix de transport à la distance de 80 kilomètres choisie à titre d'exemple.

Pour l'ensemble de ces marchandises, le coefficient d'augmentation de valeur depuis 1913 jusqu'au 31 décem-

bre 1927 est de 8.3. Les prix de transport n'ayant augmenté sur l'ensemble des mêmes marchandises à la distance de 80 kilomètres que suivant les coefficients 6.7 ou 7.9, selon qu'il s'agit de trafic intérieur ou de trafic d'exportation, on appréciera encore mieux la modération de la hausse de tarifs.

Les quatre pourcentages réunis dans le tableau ci-dessous ont aussi leur signification.

*Rapport entre le prix de transport à 80 kilomètres
et la valeur des produits*

En 1913		Au 1 ^{er} avril 1928	
Trafic local	Trafic d'exportation	Trafic local	Trafic d'exportation
10.8 p. c.	8.5 p. c.	8.88 p. c.	10.36 p. c.

Pour certaines marchandises, ce rapport a beaucoup diminué. Pour d'autres, par contre, il a augmenté. Pour toutes, il est resté dans les limites de bon marché des transports. Parmi les premières, on peut noter le charbon en trafic intérieur avec une diminution de 18 à 9.16 p. c. et les pommes de terre avec une diminution de 7.5 à 5.05 p. c. Dans les secondes, nous relevons la laine brute avec une augmentation de 0.15 à 0.21 p. c.

Dans le but de mieux marquer encore que nos tarifs calculés en monnaie-or sont meilleur marché qu'avant la guerre, nous ajouterons que la taxe-or du charbon à l'exportation maritime représente 92 p. c. de celle d'avant guerre. La taxe-or du charbon à l'exportation par voie de terre représente 78 p. c. de celle d'avant-guerre. La taxe-or du charbon à l'intérieur du pays représente 87 1/2 p. c. de celle d'avant-guerre. La taxe-or des produits métallurgiques bruts et demi-finis à l'exportation maritime représente 72 p. c. de celle d'avant-guerre.

D'aucuns seront peut-être surpris d'apprendre que le coefficient de majoration de nos tarifs de chemins de fer ait pu rester inférieur à la hausse générale de l'index des prix de détail ou des prix de gros.

Nous ferons remarquer que semblable anomalie n'est

pas exceptionnelle. L'ajustement des prix au changement de valeur de la monnaie s'opère rapidement quand il s'agit de produits importés de l'étranger; mais d'autres valeurs doivent entrer en ligne de compte. Ce sont notamment les services que les activités commerciales et industrielles impliquent sous forme de prestations de toutes sortes. L'augmentation de leurs prix à mesure que se déprécie la monnaie n'est pas commandée par les mêmes nécessités. Aussi, la simple observation de la vie journalière abonde-t-elle en exemples de prix qui sont restés, en Belgique, très inférieurs à sept ou huit fois le niveau d'avant-guerre.

Dans le cas spécial de l'exploitation des chemins de fer belges, il faut tenir compte d'économies réalisées depuis 1914. Pour en apprécier l'importance, on notera qu'en 1927, 7,869 millions de tonnes-kilomètres de marchandises n'ont exigé que 32 millions de trains-kilomètres. En 1912, 5,550 millions de tonnes-kilomètres de marchandises avaient exigé 34 millions de trains-kilomètres. En d'autres termes, 1,000 tonnes-kilomètres exigeaient, en 1912, 6.12 trains-kilomètres et, en 1927, elles n'ont plus exigé que 4.09 trains-kilomètres. L'économie correspondante se chiffre par 49.6 p. c.

Des résultats aussi favorables ont été obtenus au service des voyageurs. Au 31 décembre 1927, plus de sept cents voitures effectuant ensemble 106,013 kilomètres par jour avaient été retirées de la circulation. Au 1^{er} octobre 1927, leur nombre n'était que de cinq cent quatre-vingt-six voitures effectuant 77,494 kilomètres par jour retirées du service.

En matière de personnel, des réductions ont également été opérées. Des chiffres absolus n'ayant qu'une signification incertaine en raison des changements entraînés par la dépréciation monétaire dans les traitements et salaires, mieux vaut recourir à la comparaison entre les dépenses en personnel et les dépenses générales de l'exploitation. En 1924, les premières représentaient 61.6 p. c. des secondes. En 1925, cette proportion a pu être réduite à

60.4 p. c. De nouvelles réductions ont été obtenues en 1926 et en 1927. En 1926 la même proportion a été ramenée à 59.9 p. c. et en 1927 à 55.6 p. c.

Depuis sa création, la Société Nationale n'a d'ailleurs cessé de réduire les effectifs de son personnel. En novembre 1927, ils ont été de moins de 100,000 agents considérés comme ayant travaillé le mois entier, contre plus de 113,000 en septembre 1926, cependant que la diminution du nombre d'unités de trafic était beaucoup moindre.



Quelque bon marché que soient nos tarifs de chemin de fer, un relèvement général serait des plus fâcheux pour l'économie nationale de la Belgique. Pareille éventualité doit cependant être envisagée. Nous venons de faire allusion à la diminution de trafic constatée dans les derniers mois. En 1927 les deux espèces de trafic — voyageurs et marchandises — ont été pour l'année entière, en régression sur 1926.

Toute diminution de trafic contraindra la Société Nationale à relever ses tarifs pour les proportionner à l'augmentation consécutive du prix de revient des transports. Si elle n'ajustait ses tarifs à cette fin, elle ne pourrait satisfaire à ses obligations financières. Celles-ci consistent essentiellement dans l'engagement moral contracté vis-à-vis de l'Etat. Il s'agit de l'engagement qui oblige la Société Nationale à payer aux actions privilégiées, outre le dividende de 6 p. c. garanti par l'Etat, un superdividende de 2.70 p. c. Cet engagement résulte d'une obligation que le gouvernement aurait contractée lors de l'émission des actions privilégiées. Nous discuterons d'autant moins la valeur de cette obligation que celle-ci paraît avoir été confirmée dans la Convention du 31 janvier 1927 entre l'Etat Belge, le Fonds d'amortissement de la dette publique et la Société Nationale des Chemins de fer belges. L'article 9 de cette Convention stipule que le Conseil d'administration de la Société Nationale réglera les tarifs de manière à assurer aux dix millions

d'actions ordinaires appartenant à l'Etat un dividende équivalent à la recette compensatoire de 270 millions qui eût dû être prévue au Budget des Voies et Moyens de 1927 au titre de charge de la dette publique incombant au railway.

Aux termes du même article, de son côté, le gouvernement, tout en veillant à ne pas entraver le développement économique du pays, s'inspirera dans l'exercice de son droit de contrôle des tarifs, de « l'obligation morale contractée par lui, lors de l'émission des actions privilégiées, d'assurer à celles-ci un dividende de 2.70 p. c. »

L'influence de la diminution de trafic, surtout au cas où celle-ci devrait s'aggraver, serait telle que si le chemin de fer perdait seulement 10 p. c. de son trafic actuel, les tarifs devraient être augmentés d'environ 12 p. c. pour maintenir les mêmes recettes nettes, car la diminution des recettes brutes corrélative à la diminution de trafic ne serait pas compensée par une réduction équivalente des frais d'exploitation.

Une autre circonstance doit être envisagée. Nous voulons parler de la péréquation des traitements du personnel de la Société Nationale. Elle vient d'être réalisée. Elle s'imposait comme corollaire de la péréquation générale des traitements des agents de l'Etat. Elle eut d'ailleurs été nécessaire en tout état de cause, indépendamment même des mesures prises par l'Etat, car il n'eût pas été possible de ne pas rajuster les traitements aux conséquences définitives de la stabilisation du franc sur la base du septième de sa valeur-or d'avant-guerre.

De ces deux côtés à la fois la Société Nationale est menacée dans son rendement financier. Celui-ci doit être sauvegardé pour faire face aux engagements que nous venons de rappeler. La Société Nationale y parviendra en partie par la continuation des progrès qu'elle ne cesse de réaliser dans l'exploitation. Ceci n'est pas assez. Elle doit chercher avant tout à accroître son trafic, car par là elle réduira les prix de revient de ses transports.

Nous ne méconnaissions pas que des relèvements de

tarifs sont possibles. Il en est peut-être qui soient susceptibles de certaines majorations sans que celles-ci entraînent de réduction de trafic et sans qu'il s'en suive de graves conséquences pour l'économie générale du pays; mais dans l'ensemble de la situation de nos transports sur rail, le relèvement des tarifs doit être déconseillé pour deux raisons. La première, c'est qu'il serait souvent suivi d'une diminution de trafic telle que les recettes nettes ne seraient nullement améliorées. La deuxième raison tient aux conditions de notre prospérité nationale. La situation de notre pays fait du bon marché une nécessité inéluctable. Si les prix des transports augmentaient, toutes les bases essentielles de notre prospérité se trouveraient bouleversées. Paireil péril doit être écarté à tout prix.

Dès lors, la plus sûre et la meilleure issue aux difficultés financières qui empêcheraient la Société Nationale de payer aux actions privilégiées le superdividende de 2.70 p. c. et de verser au Trésor public la somme correspondante de 270 millions plus le superdividende des actions restées à la souche, doit être recherchée dans l'augmentation de trafic à espérer de certaines diminutions de tarifs. Nous ne voulons pas sous-évaluer les avantages qui pourraient être retirés dans le même sens d'économies dans l'exploitation. Elles contribueraient certainement à l'amélioration du coefficient d'exploitation ainsi que du rendement financier. A elles seules, elles ne pourraient suffire immédiatement pour mettre la Société Nationale en mesure de servir le superdividende de 2.70 p. c.

La question à résoudre est avant tout l'accroissement des transports de marchandises sur le réseau des chemins de fer. La Société Nationale ne peut négliger aucun des moyens qui lui permettent d'arriver à cette fin. A un double point de vue, le problème est d'ordre tarifaire, parce que les chemins de fer ramèneront à eux du trafic en se l'attirant par des abaissements de tarifs et ensuite parce que l'accroissement du trafic permettra une réduction générale de la tarification.

La question des canaux

La question des tarifs de chemins de fer nous amène à aborder la question des canaux. Ceux-ci enlèvent du trafic aux chemins de fer. Le fait est évident, encore que quelques précisions soient utiles à ce sujet.

La part des voies navigables dans le régime des transports intérieurs en Belgique est moindre que celle des chemins de fer. Ceux-ci couvrent le pays d'un réseau très serré; celles-là ne se prêtent qu'à des trafics localisés.

Avant la guerre nous avons établi pour l'année 1910 que l'on pouvait évaluer à environ 16 millions le nombre de tonnes de marchandises transportées sur les voies navigables, tant en service intérieur qu'à l'exportation et à l'importation (1). Or 14 millions de tonnes de marchandises avaient été importées ou exportées par voies navigables. Il semblait donc qu'il ne restât que la quantité dérisoire de 2 millions de tonnes pour le tonnage de marchandises transportées par eau, exclusivement à l'intérieur du pays. La même année les chemins de fer avaient transporté en trafic intérieur environ 36 millions de tonnes de marchandises en charges complètes. La part de la navigation était donc particulièrement minime. En supposant même que notre formule de calcul fût inexacte, faute de la connaissance de la distance moyenne réelle des transports par eau, il restait acquis que le trafic intérieur par voies navigables était considérablement inférieur au trafic intérieur par les voies ferrées.

Il n'y a nulle contradiction entre les parts respectives de la navigation dans les transports intérieurs et dans les

(1) G. DE LEENER, *La Politique des Transports en Belgique*, op. cit., p. 111.

transports extérieurs de la Belgique. Dans tous les pays où les tarifs de chemins de fer sont maintenus assez élevés pour laisser du trafic aux voies navigables, c'est particulièrement pour les transports à grandes distances que ces dernières sont préférées. Or, dans un petit pays comme la Belgique, toutes les distances sont faibles. Dès lors, il est naturel que les voies navigables servent davantage aux relations avec les pays voisins qu'aux relations intérieures. On ne peut négliger non plus l'influence due aux facilités offertes à la batellerie par le Bas-Escaut et par le bassin rhénan dans les transports par eau entre la Belgique et les pays voisins. Le trafic s'y fait par des bateaux atteignant 2,000 tonnes et plus et formant des trains mus par de puissants remorqueurs. Nulle part la batellerie ne rencontre de conditions aussi avantageuses dans les transports intérieurs en Belgique.

Pour l'après-guerre, les chiffres suivants ont été produits en 1927, à la Commission nationale des grands travaux. En 1924, sur un total de 97 millions de tonnes de marchandises transportées sur territoire belge, 69 millions de tonnes, soit plus des deux tiers, revenaient à la voie ferrée et 27 millions de tonnes à la voie d'eau. Le trafic de la batellerie était constitué pour les trois quarts par des transports internationaux. Sept millions de tonnes environ formaient le trafic annuel intérieur sur nos voies navigables.

Le fait le plus grave que font ressortir ces chiffres, sous réserve d'erreurs dues à leur caractère conjectural, est l'augmentation de trafic des voies navigables aux dépens du trafic des voies ferrées. Les dernières statistiques parues relatives aux transports par eau se rapportent à l'année 1924. A défaut de données statistiques, la Société Nationale constate cependant de façon indirecte que la batellerie ne cesse de lui soustraire du trafic. Depuis le mois de février 1927, le nombre de wagons chargés par jour ouvrable est en régression sur le nombre de wagons chargés pendant la période correspondante de 1926. D'autre part, le nombre de tonnes de grosses marchandises trans-

portées qui était de 80 millions en 1926 est tombé à 76 millions en 1927.

On constate que les transports de charbons sont de plus en plus confiés à la batellerie. Les minerais de zinc sont presque exclusivement transportés par la voie d'eau qui a également attiré une partie importante du trafic des ciments. Même les transports de blé, de farine, de graines, de cuivre, de zinc, de produits alimentaires empruntent de plus en plus la même voie.

Quatre usines du Bassin de Charleroi reçoivent par eau à elles seules plus de 400,000 tonnes de charbon par an. Les chargements sur bateau au rivage de Warquignies sont près de quatre fois supérieurs à ceux d'avant-guerre. En 1914, on y chargeait 7,000 tonnes par mois; actuellement on charge 25,000 tonnes. L'usine de cuivre d'Oolen reçoit par eau tous les lingots de cuivre qui lui sont expédiés du Congo; ce trafic dépasse 50,000 tonnes par an. Les cuivres raffinés sont également expédiés par eau en Allemagne.

Le détournement de trafic par les voies navigables apparaît de façon tout à fait générale dans les chiffres mesurant la progression du volume des transports sur les chemins de fer. Si l'on considère ceux-ci de 1900 à 1913, on constate que le trafic de chaque année présente en moyenne une augmentation de 4 p. c. sur le trafic de l'année précédente. Si cette progression s'était maintenue par rapport au tonnage transporté en 1913, soit 66,500,000 tonnes, et abstraction faite des années 1914 à 1920 incluse, l'année 1927 aurait dû accuser un trafic de 87,000,000 tonnes au lieu des 77,000,000 de tonnes de trafic effectif. Il est donc permis de conclure à un déficit de l'ordre de 10,000,000 tonnes. En d'autres termes, l'augmentation de trafic en 1927, qui aurait dû être de 30 p. c. sur le chiffre de 1913, n'a été que d'environ 13 p. c.

Ce ralentissement est d'autant plus inquiétant que la production des marchandises fournissant le gros tonnage de nos transports par chemins de fer a considérablement augmenté. C'est ainsi que la production de houille est en augmentation de 20 p. c., celle du coke de 30 p. c. et celle

de la fonte de 50 p. c. Il n'est donc pas de doute possible sur l'enlèvement du trafic des chemins de fer par les voies navigables.

* * *

Si la Société Nationale des Chemins de fer ne prend des mesures pour défendre son trafic, la situation actuelle ne pourra qu'empirer. La batellerie profite, en effet, des conditions spéciales qui lui permettent de lutter contre la voie ferrée au désavantage de cette dernière. Indiquons brièvement les principales de ces conditions.

Le batelier n'est pas, comme le chemin de fer, obligé de desservir des régions déterminées. Il surveille le trafic et se déplace avec lui. Dès qu'une direction ne lui apporte plus un tonnage ou un fret rémunérateur, il l'abandonne pour en choisir un autre. Par contre, le chemin de fer doit desservir toutes les lignes, qu'elles soient rémunératrices ou déficitaires. Le trafic des voyageurs a coûté en 1927 à la Société Nationale des Chemins de fer belges la somme de 19.25 centimes par voyageur-kilomètre, alors que la recette n'a été que de 11.5 centimes, soit une perte de 7.75 centimes par voyageur-kilomètre, ce qui a représenté une perte totale de 500 millions de francs pour l'ensemble des voyageurs transportés.

Alors que le batelier peut refuser les transports qui ne lui paraissent pas rémunérateurs et ne s'équiper qu'en tenant compte du trafic normal, le chemin de fer est tenu d'accepter et de transporter dans un délai imposé toutes les marchandises qu'on lui présente. Il doit être équipé pour faire face à des trafics saisonniers et pour assurer en certaines circonstances, par exemple les gelées, le chômage des canaux, etc., tout le trafic du pays, y compris celui que la voie d'eau prend à d'autres époques de l'année.

Cette obligation nécessite pour la Société Nationale un effectif supplémentaire de l'ordre de 9,000 wagons qui restent sans emploi pendant plus de dix mois par an. La charge financière annuelle qui en résulte dépasse 23 mil-

lions de francs, en tenant compte des voies spéciales employées exclusivement au garage de ces véhicules.

La Société Nationale doit supporter 540 millions de charges financières. Elles grèvent d'environ 7 francs chaque tonne transportée, tandis que les charges financières de la voie d'eau, au lieu d'être supportées par la batellerie, sont assumées par la masse des contribuables. Et elles ne sont cependant pas négligeables. Avant la guerre, la charge du capital investi par l'Etat dans les voies d'eau était évaluée à 14 millions. Le budget ordinaire a prévu en 1927 pour les voies navigables une somme de 15 millions. Si l'on tient compte, en outre, des charges de capital, on peut dire que les voies d'eau coûtent chaque année près de 30 millions à l'Etat. Le produit des péages ne dépassant pas 8 millions, la charge nette supportée par l'Etat est ainsi de 22 millions. Compte tenu des 27 millions de tonnes transportées annuellement par les voies navigables, cette charge nette équivaut à une prime de 80 centimes par tonne transportée. L'intervention de l'Etat en faveur de la batellerie est même sensiblement plus élevée. Il y a lieu de considérer, en effet, des sommes figurant pour les voies d'eau aux budgets extraordinaires, soit en cinq ans, de 1923 à 1927, une somme globale de 263 millions. Sans porter en compte l'amortissement, rien que la charge annuelle d'intérêt au taux de 6 p. c. revient aux environs de 16 millions. Ajoutée aux 22 millions indiqués ci-dessus, cette nouvelle charge porte le déficit à 38 millions. Ceux-ci équivalent à un sacrifice de plus de fr. 1.40 par tonne que l'Etat impose à la masse des contribuables au profit de la batellerie, cependant que la Société Nationale des Chemins de fer supporte une charge financière de 7 francs par tonne de marchandises transportées et une perte de 500 millions sur le trafic des voyageurs.

Alors que le chemin de fer supporte par rapport à l'avant-guerre une charge financière multipliée par 5,4 et que les frais d'entretien des installations fixes ont été augmentés dans la proportion accusée par l'index des prix

de gros, les péages actuellement perçus sur les canaux sont ceux d'avant-guerre multipliés par deux.

Les lois d'impôts elles-mêmes avantagent la voie d'eau au détriment de la voie ferrée de telle sorte que les transports internationaux effectués par la première sont exonérés de tout impôt sur les contrats de transport, tandis que ces même transports sont soumis à la taxe de 2 p. c. lorsqu'ils sont confiés au chemin de fer.

* * *

Ces considérations font apparaître en toute évidence les avantages que la navigation intérieure doit au privilège de faveurs spéciales que lui réserve l'Etat tandis que celui-ci fait peser de lourdes obligations sur l'exploitation des chemins de fer.

Pour être juste, nous devons reconnaître toutefois que le bateau offre à certains égards une supériorité sur le wagon de chemin de fer. Le bateau joue le rôle de magasin flottant. L'acheteur en gros peut y laisser, en attendant le débarquement pour l'emmagasiner ou pour la vente au détail immédiate, la marchandise que ses magasins encombrés ne lui permettraient pas d'emmagasiner ou dont il désire éviter les frais de manutention inutiles. Le transport par bateau peut aussi se prêter à des opérations de crédit en constituant la marchandise en gage par remise du connaissement à une banque. Il peut aussi se prêter à des spéculations d'ailleurs tout à fait licites. Un négociant en gros, prévoyant une hausse prochaine, se hâtera d'acheter la marchandise qu'il fera emmagasiner sur le bateau où il la conservera aussi longtemps que les circonstances l'exigent, tout en la conservant prête pour l'expédition immédiate par eau à son acheteur. Entre-temps, il pourra éventuellement obtenir une avance de fonds qui lui permettra de payer son propre vendeur, en utilisant la mobilisation du connaissement près d'un établissement de crédit. Nous noterons aussi l'avantage du bateau pour les opérations de chargement ou de déchargement dans les ports de mer où

le navire de mer peut être entouré de toutes parts par des bateaux d'intérieur en opérant beaucoup plus rapidement qu'en cas de transbordement sur wagon ou vice versa.

La batellerie rend aussi des services incontestables là où des raisons diverses déterminent les exploitants de chemin de fer à ne pas accorder à certains trafics le maximum de réductions tarifaires justifiées par leur prix de revient. Dans ces conditions, le fret du transport par bateau d'intérieur étant moindre, l'avantage du bon marché revient nécessairement à la batellerie. Il en a ainsi été sous le régime de l'exploitation des chemins de fer par l'Etat belge qui avait visiblement la préoccupation de ménager les intérêts des bateliers. Des représentations étaient adressées au Gouvernement s'il paraissait devoir leur porter atteinte.

Nul ne pourrait enfin songer à refuser à la navigation intérieure de très grands avantages là où elle a à sa disposition, comme en Allemagne et en Hollande, un réseau de fleuves se prêtant à l'utilisation de bateaux de grand tonnage, sans écluses ni perception de péages justifiés par des dépenses considérables d'aménagement. Il en est encore de même dans une certaine mesure pour les canaux qui relient ces voies fluviales naturelles. A ce titre la navigation intérieure mérite en tout état de cause de jouer un rôle important en Belgique, en tant qu'elle puisse assurer des relations économiques entre la Basse-Belgique et le réseau rhénan.

Les avantages que nous venons de marquer à la navigation sur les fleuves et les canaux ne doivent pas faire illusion. La question change de tout au tout lorsqu'au lieu des voies navigables constituées par les grands fleuves que relient des canaux de longueur modérée avec de faibles dénivellements, les voies navigables consistent en canaux construits de toutes pièces avec de nombreux biefs et écluses et en rivières canalisées au prix de travaux les plus dispendieux.

Sauf une minorité d'initiés, le public et même l'élite du monde politique et du monde industriel, paraissent, en

Belgique, ignorer totalement les controverses très documentées qui ont eu pour objet, dans plusieurs pays étrangers, la préférence à donner à l'extension du réseau des voies ferrées et à leur aménagement spécial en vue de gros transports ou à la construction de canaux. Des travaux des plus consciencieux, comme ceux de Sympher, en Allemagne, de Colson et Marlio, en France, de la Royal Commission on Canals and Waterways, en Angleterre, ont fait ressortir depuis longtemps l'erreur fondamentale dans laquelle versent quasi tous les partisans de la navigation intérieure. Elle consiste à faire abstraction des charges financières énormes qui grèvent les canaux du chef des capitaux à immobiliser dans leur construction.

Nous ne pouvons songer à entrer ici dans le détail des chiffres. Qu'il nous suffise d'opposer le bon marché relatif du coût de construction d'un kilomètre de voie ferrée au coût considérablement plus élevé de la construction d'un kilomètre de canaux. De façon très générale, on peut dire que si même les frais d'exploitation du chemin de fer sont plus grands que les frais de la batellerie à égalité de tonnage de transport, la différence est beaucoup plus que compensée par l'écart de charges financières grevant respectivement la voie ferrée et le canal. Le canal donne l'illusion du bon marché de transport parce que l'Etat ne fait pas supporter par ses usagers leur part proportionnelle dans la charge des frais de premier établissement ainsi que des dépenses d'entretien. Les plus ardents protagonistes de la navigation intérieure s'opposent presque toujours à la perception de péages sur l'utilisation des canaux dont ils réclament la construction, tant ils redoutent que le calcul de toutes les charges financières et l'addition des frais d'entretien fassent ressortir le prix de revient des transports par bateau à un taux très supérieur à celui des tarifs de chemin de fer. Nous ne connaissons pas de meilleure preuve du mirage du bon marché des canaux que l'absence constante d'estimation de prix de revient total du transport dans les projets relatifs à leur construction.

Des études ont été consacrées récemment à la comparai-

son des conditions économiques des transports par canaux et par chemins de fer en Allemagne. On sait que de nouveaux canaux y sont projetés. L'un d'eux serait le canal d'Aix-la-Chapelle à Neuss, destiné à relier le bassin industriel d'Aix au Rhin. L'autre serait le Hansakanal, qui relierait Hambourg et Brême au Rhin, en se branchant sur le canal de Dortmund à l'Ems, avec communication avec le canal du Rhin à Dortmund.

Ces projets ont ému la Société des Chemins de fer de l'Empire (*Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft*), dont la constitution a quelque peu inspiré les initiateurs de la Société Nationale des Chemins de fer belges. Des mémoires considérables ont été consacrés à la démonstration de l'inopportunité de la création des nouveaux canaux. Plusieurs émanent de la Société des Chemins de fer de l'Empire. De son côté, le docteur-ingénieur E. Giese, professeur à l'Ecole technique supérieure de Berlin, est l'auteur d'une étude très documentée qui conclut nettement à la supériorité du chemin de fer sur la voie navigable. Par contre, le Ministre des Transports s'est fait, dans un mémoire paru en février 1927, le défenseur timoré des projets de canaux.

De tous ces travaux il ressort très nettement que les chemins de fer allemands seraient susceptibles, même dans leur état actuel, de se prêter à une augmentation de trafic chiffrée à 50 p. c. De très grands progrès sont de réalisation facile. Avec des wagons de 60 tonnes de charge utile, munis de roulements à billes, des trains de 2,000 tonnes utiles pourront être remorqués par une locomotive. Des trains de 12,500 tonnes utiles ont déjà roulé aux Etats-Unis, grâce à la mise en service de wagons de grande capacité et de locomotives très puissantes. On y a employé des wagons pouvant charger de 80 à 120 tonnes, soit la capacité de douze de nos anciens wagons de l'Etat Belge.

Mais il est dans cette discussion une question qui prime toutes les autres. Le meilleur marché des transports peut-il être obtenu par la voie ferrée ou par le canal ? Il va sans dire que le prix de revient par l'un et l'autre des deux

moyens doit s'entendre toutes charges financières et autres comprises, même si, comme dans le cas des canaux, la charge d'intérêt des capitaux immobilisés est supportée par le Trésor public. Toutes indications relatives à des prix de revient ne comprenant pas cette charge n'ont qu'une valeur documentaire très partielle. Elles peuvent, néanmoins, être utilement envisagées.

Le Dr Giese a réuni, au sujet de ces prix de revient, de nombreuses données. Il rappelle qu'avant la guerre, le prix de revient de la tonne kilométrique dans les transports de minerai de fer entre la Lorraine et la Haute-Silésie, sur une distance de 1,200 kilomètres, avec retour des wagons chargés, fut estimé à un demi-pfennig, la charge financière non comprise. Dans les transports de charbon sur le réseau du Nord français par trains de 600 tonnes de charge utile et à des distances de 260 kilomètres, le prix de revient fut estimé, aussi avant la guerre, à 0,77 pfennig, y compris les charges financières et en supposant le retour des wagons à vide. En 1909, le professeur Cauet avait dressé une estimation des frais d'exploitation d'une ligne spéciale pour le transport des marchandises en grandes masses. Il était arrivé à cette conclusion qu'un trafic annuel de 10 millions de tonnes, avec 25 p. c. de charge de retour et 4 1/2 p. c. d'intérêt et d'amortissement, ferait ressortir le prix de revient, tout frais compris, à 1,30 pfennig pour un transport sur 200 kilomètres et à 0.76 pfennig pour un transport sur 500 kilomètres. Le Dr. Giese produit les données de calculs basés sur les conditions actuelles pour une ligne de même espèce à établir dans la région que traverserait le Hansakanal. Ces données essentielles sont : Distance maximum, 300 kilomètres. Intérêt et amortissement, 5 1/2 p. c. Trains de 2,400 tonnes de charge utile en wagons de 60 tonnes. Trafic annuel, 7 1/2 millions de tonnes. Sur la distance totale, la tonne kilométrique ressortirait à 1,48 pfennig de monnaie allemande actuelle. Dans l'hypothèse où le trafic procuré aux chemins de fer serait considéré comme supplément de transports et n'interviendrait pas pour sa part dans les frais fixes de

l'exploitation, le prix de revient de la tonne kilométrique pourrait même s'abaisser jusqu'à un demi-pfennig environ.

Voici maintenant quelques chiffres concernant les prix de revient des transports par eau. Le spécialiste des voies navigables en Allemagne, le Dr. Sympher, déjà cité, avait conclu avant la guerre à un prix de revient de 1.45 pfennig par tonne kilométrique pour un transport sur 200 kilomètres. Ce prix se réduisait à 0,90 pfennig sur la distance de 1,000 kilomètres, toutes charges financières comprises. Le professeur Cauver, dont l'estimation du prix de revient sur une ligne spéciale pour le transport des marchandises en masse a été rapportée ci-dessus, avait calculé, avant la guerre, ce que serait le prix de revient dans les mêmes conditions au cas de l'emploi d'un canal. Il avait abouti à 2 pfennigs pour une distance de transport de 200 kilomètres et 1.46 pfennig pour une distance de transport de 500 kilomètres. La comparaison était donc nettement en faveur de la voie ferrée.

Le docteur Giese rapporte les résultats de plusieurs estimations du prix de revient des transports par bateau sur le Hansakanal dont l'exécution est projetée. Elles font ressortir la tonne kilométrique aux environs de 2 1/4 pfennigs. Sur le canal d'Aix-la-Chapelle au Rhin elle coûterait approximativement 8.10 pfennigs.

Dans la comparaison des frais d'exploitation supplémentaires, en cas d'addition au trafic des chemins de fer avec les prix de transport par eau, abstraction faite des frais d'entretien et des charges financières du canal, le prix de revient sur la voie ferrée est la moitié du prix de revient du transport par bateau. Pour le cas où de nouveaux canaux seraient construits et où le transport par eau en supporterait toutes les charges financières et charges d'entretien, le prix de transport par chemin de fer, réduit aux frais supplémentaires d'exploitation, tomberait au quart des prix de revient du transport par bateau.

Pour quiconque se donnera la peine de réfléchir à ces considérations, il ressortira que les avantages réels des canaux sont grossis par les faveurs de l'Etat sous forme d'exonération de leur part dans les charges financières au profit de leurs usagers. Ce privilège est injustifié.

Plus spécialement pour la Belgique on doit se demander pourquoi l'Etat a mis au compte de la Société Nationale des Chemins de fer une charge annuelle de 540 millions de francs en même temps qu'il fixait à 11 milliards de francs la valeur de son apport du droit d'exploitation tandis qu'il renonce bénévolement à faire supporter par la batellerie les charges financières et les charges d'entretien des voies navigables. Cette différence de traitement est injustifiable. Elle a, entre autre, le grave inconvénient de contribuer à faire perdurer l'illusion de l'avantage de canaux par rapport aux chemins de fer.

La Commission Nationale des grands travaux n'a rien fait non plus pour mettre au point les justes valeurs respectives des deux outils de transport, exception faite d'un exposé de M. Lamalle, délégué de la Société Nationale des Chemins de fer. Cet exposé ne semble pas avoir ramené la Commission Nationale au sens des réalités économiques, car il n'apparaît nulle part dans ses publications qu'elle se soit souciée de mesurer l'exacte économie comparée des transports par chemins de fer ou par canaux.

La Société Nationale des Chemins de fer ne pouvait rester indifférente à ce parti pris qui s'affiche de la façon la plus inconsidérée en faveur du canal contre le chemin de fer. Elle dispose d'un outil puissant qui est encore très loin d'être utilisé à sa dernière limite. Elle servira l'intérêt supérieur de la nation en mettant tout en œuvre pour en porter l'utilisation au maximum.

CHAPITRE III

Les possibilités des chemins de fer

La Société Nationale des Chemins de fer belges dispose d'un réseau qui offre de très larges possibilités tant en ce qui concerne la capacité de volume de transport que l'abaissement des tarifs.

La Commission Nationale des grands travaux a entendu en 1927, à ce sujet, un exposé fort documenté de M. Lamalle, qui était le délégué de la Société Nationale des Chemins de fer. Nous en retiendrons en premier lieu les considérations établissant la possibilité pour les chemins de fer d'accroître considérablement le trafic de marchandises, même sans transformation ni du réseau actuel ni des conditions de composition des trains. Ces considérations ont porté principalement sur les possibilités d'accroissement du trafic dans les régions du nord de la Belgique où la transformation des canaux actuels ou la construction de nouveaux canaux ont paru nécessaires pour faire face au trafic actuel et futur.

Avec le régime de l'exploitation actuel, sans construction de lignes nouvelles, notre réseau de chemins de fer est susceptible d'un très gros accroissement de trafic. Le supplément de trafic serait dû à l'organisation de trains supplémentaires dans la mesure où le permettent les simples et les doubles voies en exploitation ou en voie d'achèvement très prochain. Par analogie avec ce qui se passe sur les canaux, où les quais, les engins de manutention, etc. doivent se développer au fur et à mesure que croît le trafic, nos gares devraient, bien entendu, recevoir le cas échéant le complément d'outillage reconnu nécessaire.

L'expérience de l'exploitation des chemins de fer en Belgique, démontre qu'il est permis de fonder les estimations de trafic possible, en cas de simple voie, sur une

circulation en vingt-quatre heures de vingt-quatre trains (voyageurs et marchandises) dans chaque sens et en cas de double voie, sur une circulation de soixante-douze trains (voyageurs et marchandises) dans chaque sens.

Ces chiffres sont des minima. Ils peuvent être dépassés sur de courtes sections sur lesquelles il n'y a ni prises d'eau ni garages, tels les abords des grands centres où les postes de bloc sont multipliés dans la signalisation. Ils tiennent compte, dans le rendement des lignes, d'une perte de quatre heures sur vingt-quatre, en raison de l'entretien et des incidents d'exploitation.

On peut compter par train, 600, 700, 800 et même 1000 tonnes utiles selon les lignes, dans les conditions de remorque actuelle par les locomotives en service sur ces mêmes lignes. Pour ne rien exagérer, on doit tenir compte d'un déchet dans l'utilisation des trains. Les marchandises à transporter en masse (charbons, minerais) et les marchandises à destination ou en provenance de réseaux étrangers, de même que les marchandises chargées dans des wagons spéciaux donnent lieu à renvoi à vide des wagons vers les points de chargement. D'autre part, l'utilisation complète de la puissance des locomotives n'est pas toujours assurée. Aussi est-il sage de considérer, dans l'estimation des possibilités d'accroissement de trafic, que les trains de marchandises ne transporteraient dans chaque sens que la moitié des tonnages utiles de 600, 700, 800 ou 1000 tonnes.

Ces données permettent de fixer à 10 millions de tonnes le tonnage annuel, dans les deux sens réunis, d'Ans à Louvain, alors que le tonnage effectif n'atteint que 5 millions de tonnes. Entre Beeringen et Moll, le rapport présenté à la Commission Nationale des grands travaux conclut à une capacité de trafic annuel de 14 millions de tonnes, tandis que le tonnage effectif n'est que de 580.000 tonnes. De Moll à Lierre, le tonnage effectif est de 800.000 tonnes, mais la capacité maximum atteint 18 millions de tonnes.

Pareils chiffres sont démonstratifs. Ils font ressortir l'énorme proportion dans laquelle le volume des transports

peut être augmenté sur les chemins de fer belges, tout compte tenu d'ailleurs du passage des trains de voyageurs et des trains de cabotage de marchandises. Ils ont aussi cet intérêt particulier, à signaler en passant, que deux lignes à double voie peuvent transporter tout le tonnage énorme transporté sur le Rhin, c'est-à-dire 25 à 30 millions de tonnes par an.

Bien plus saisissants encore sont les chiffres du tonnage supplémentaire qui pourrait être transporté sur nos chemins de fer : a) en portant à 1500 au lieu de 1000 tonnes et à 1000 tonnes au lieu de 600 ou 800 tonnes la charge utile des trains de marchandises sur les lignes les plus importantes dans les régions dans lesquelles de nouveaux canaux sont projetés; b) en mettant à double voie certaines lignes actuellement à simple voie; c) en escomptant un accroissement de capacité de 20 p. c. sur la ligne de Stockem à Schaerbeek et de Marloie à Liège du chef de l'électrification et de l'introduction du frein continu pour le matériel à marchandises; d) en tablant sur la mise en service des lignes dont la construction est en cours d'exécution, décidée ou simplement projetée.

Ces progrès étant réalisés, la capacité de transport de nos chemins de fer serait encore augmentée dans une proportion telle que, par exemple, sur la ligne de Beeringen-Moll-Anvers elle serait accrue de 9 millions de tonnes, soit 4 1/2 millions de tonnes dans chaque sens. Cet accroissement correspondrait à la moitié de la capacité maximum de transport actuelle de la même ligne. Pour lui donner toute sa signification, nous ajouterons que la même ligne pourrait transporter vers Anvers 13 millions de tonnes, c'est-à-dire la moitié de la production houillère de toute la Belgique. D'un autre côté, la ligne de Genck, Langerloo, Tongres, Fexhe-le-Haut-Clocher, Kinkempois, pourrait transporter vers le bassin de Liège 12 millions de tonnes. Or, chacun des sièges de charbonnages de la Campine est outillé pour une extraction de 4000 à 5000 tonnes par jour, soit, 1,200,000 à 1,500,000 tonnes par an. Ainsi la seule ligne de Genck à Liège serait suffisante pour évacuer

l'extraction totale de huit à dix sièges de charbonnages campinois. Dans l'ensemble, les lignes rayonnant de la Campine pourraient transporter vers l'intérieur du pays plus de 50 millions de tonnes. Elles n'en transportent actuellement que 6,300,000 par an. Dans les relations entre Anvers et Liège, le tonnage annuel total dans les deux sens pourrait être porté du chiffre actuel de 4,800,000 à près de 20 millions de tonnes.

De telles possibilités ne laissent aucun doute sur la capacité de nos chemins de fer d'assurer tous les développements de trafic liés à l'avenir de la Campine. De ce point de vue au moins, les voies navigables seraient superflues. Pour en démontrer l'utilité, leurs partisans ne peuvent raisonnablement invoquer l'insuffisance des services des voies ferrées.

Les progrès dans l'exploitation des chemins de fer manifestent une rapidité telle que même ces possibilités seront encore dépassées. L'expérience des dernières années, soit en Belgique, soit à l'étranger, en fait foi. La Société Nationale a porté, par exemple, de 600 à 900 tonnes la charge utile des trains de minerais de fer sur la ligne Latour-Bertrix vers le bassin de Charleroi. La Société des chemins de fer allemands a mis en service un nouveau type de wagon de 60 tonnes avec 19 tonnes de tare avec attelage automatique. Une rame de vingt-cinq wagons de cette espèce représentera un chargement de 1500 tonnes pour 1975 tonnes de poids brut, soit 2000 tonnes avec le fourgon de service. Des locomotives en service sur les chemins de fer belges sont capables de remorquer cette charge en simple traction sur des lignes non accidentées.

L'électrification permettra d'augmenter le rendement des lignes, parce qu'elle facilite la vitesse en rampe, de telle sorte que la vitesse des trains de marchandises peut se rapprocher de celle des trains de voyageurs omnibus et que les garages sont rendus moins fréquents, outre qu'il n'y a plus à compter avec les prises d'eau et que les relais des tracteurs électriques peuvent être plus espacés que les relais des locomotives à vapeur. Rappelons enfin que les

chemins de fer américains utilisent des wagons de 80 à 120 tonnes utiles pour les transports en masse et ajoutons qu'avec le temps il sera toujours possible d'accroître encore davantage le trafic en posant trois ou quatre voies au lieu de deux voies par ligne.

Non moins considérables sont les possibilités de nos chemins de fer en matière d'abaissements de tarifs. Ces abaissements éventuels présentent d'autant plus d'intérêt que d'ores et déjà l'écart est souvent très faible, même dans les conditions de la tarification actuelle des transports par chemin de fer en Belgique, entre le prix de la voie ferrée et le prix de la batellerie.

Le fret de Liège à Anvers est de 18 francs la tonne. Or, les prix de transport par chemin de fer s'élevant pour les produits métallurgiques seulement à fr. 19.90, l'écart n'est guère que de 10 p. c. en plus par le chemin de fer. Le prix par chemin de fer, par contre, n'est que de fr. 14.70 pour les charbons destinés à l'exportation, soit un écart de 18 p. c. en moins. Dans le sens Anvers-Liège, la batellerie cote fr. 17.50 à 18 francs à destination de Seraing, Ougrée, Grivegnée et Tilleur, tandis que le chemin de fer ne réclame pour les minerais que fr. 13.80, soit un écart d'environ 22 p. c. en moins.

Les conditions de réduction de tarifs des chemins de fer sont les mêmes que les conditions de réduction des prix de revient des transports sur les voies ferrées. Il en est de ces prix de revient comme des prix de revient dans l'industrie qui comprennent deux parts : 1° la part des charges financières permanentes qui grèvent la production (intérêts, amortissements, frais généraux) : 2° les frais de production qui incombent à la partie de production considérée que nous appellerons frais directs.

Pour abaisser le prix de revient total, il n'est de meilleur moyen que de produire beaucoup, car les charges financières permanentes et les frais généraux plus ou moins

constants se répartissent dès lors sur un plus grand nombre d'unités et le prix de revient se rapproche de plus en plus du prix de revient constitué par les seuls frais directs.

L'abaissement du prix de revient des transports sur nos chemins de fer est donc lié à l'abondance des transports. Les possibilités relatives à l'abaissement des tarifs sont par conséquent les mêmes que les possibilités de l'accroissement de trafic. Ces dernières possibilités sont énormes pour autant que la concurrence ne soustraie pas de trafic aux chemins de fer. A la même condition, la Société Nationale des Chemins de fer belges sera en état de réduire ses tarifs dans une large mesure dont le lecteur se fera une idée précise par les chiffres suivants empruntés à l'exposé de M. Lamalle et basés sur les résultats de l'exploitation en 1926.

Les prix de revient ont été étudiés dans huit courants principaux de transports de matières pondéreuses qui représentaient au total 13 millions de tonnes-kilomètres par jour, soit les 61 p. c. du trafic de 21 millions de tonnes-kilomètres sur toutes les lignes envisagées dans l'exposé de M. Lamalle. Pour l'ensemble le prix de revient moyen de la tonne-kilomètre est ressorti à 11.15 centimes. Dans l'un des courants de transports envisagés, il n'était que de 8.03 centimes. Dans le prix de revient moyen, les frais directs intervenaient pour 47.6 p. c., les frais indirects pour 35 p. c. et les charges financières pour 17.4 p. c.

En envisageant le coût kilométrique minimum de la tonne en plus pour les transports de charbon, minerai, fer, etc., on pourrait faire abstraction des frais indirects et des charges financières et le prix de revient serait réduit à 5.30 centimes.

On doit aussi envisager l'hypothèse où le trafic de l'ensemble du réseau serait porté au maximum permis par les possibilités actuelles. Pour ce trafic supplémentaire, qui serait de 31 millions de tonnes-kilomètres par jour sur les lignes envisagées, le prix de revient moyen ressortirait, toutes charges comprises, à 5.26 centimes. Il serait de 7.67 centimes si l'on considérait la totalité du trafic sans

distinction du trafic supplémentaire ; mais il pourrait être réduit jusqu'à 4.49 centimes pour la tonne en plus en supposant qu'il soit fait abstraction, pour les gros transports ci-dessus, des frais indirects et des charges financières.

On aurait tort de se borner au présent. Dans l'avenir des extensions pourront être apportées aux lignes et aux installations, lesquelles porteraient la capacité de trafic de l'ensemble des lignes envisagées à 78 millions de tonnes-kilomètres par jour, soit encore une augmentation de 26 millions de tonnes-kilomètres. Le prix de revient moyen total des mêmes transports pourrait être dans ces conditions de l'ordre de grandeur de 6 centimes par tonne-kilomètre.

Ces considérations doivent leur importance aux répercussions qu'exerceront sur tous les tarifs de transport de la Société Nationale des Chemins de fer les modifications dans le tonnage de son trafic de marchandises. Elles montrent que les abaissements de tarifs dont la Société Nationale fera bénéficier tout le pays dépendront des accroissements de transports sur les voies ferrées. Quelques chiffres sont utiles à produire pour donner la mesure de cette dépendance.

Supposons, par exemple, que les améliorations projetées pour le canal actuel d'Anvers-Liège aient pour effet de porter de 3 à 10 millions le nombre de tonnes de marchandises transportées sur le canal. Le trafic des chemins de fer subirait par conséquent une diminution de 7 millions de tonnes constituées surtout de minerais, charbons, produits métallurgiques, sables, produits de carrières, dont on peut estimer à 100 millions de francs environ la recette brute qui serait perdue pour la Société Nationale. Puisque les frais indirects et les charges financières resteraient inchangées pour les raisons indiquées plus haut, la diminution de dépenses ne serait pour les chemins de fer que de l'ordre de 5.30 centimes, soit environ 26 millions de francs au total. La Société Nationale perdrait de ce chef 74 millions de recette nette.

La Société Nationale étant tenue de faire face à ses obligations financières, ne pourrait récupérer cette perte,

toutes autres conditions de trafic restant les mêmes, que par une augmentation des tarifs. Si celle-ci portait sur l'ensemble des tarifs, elle serait de l'ordre de 4 p. c. En réalité, elle devrait être plus considérable, parce que cette majoration de tarifs aurait pour conséquence une perte supplémentaire de trafic pour les chemins de fer eu égard au détournement par la voie d'eau dont les frets n'auraient pas changé. Aussi l'augmentation de tarifs ne pouvant atteindre que les trafics non concurrencés par la batellerie devrait-elle être d'au moins 10 p. c.

C'est l'industrie belge qui serait la première atteinte. On peut chercher à chiffrer la perte qu'elle subirait, en remarquant qu'en confiant 7 millions de tonnes à la batellerie, elle réaliserait dans le cas du trajet d'Anvers-Liège et sur la base d'une différence supposée au maximum de 4 francs par tonne en faveur du canal, une économie de 28 millions de francs.

Par contre, sur 40 millions de tonnes de marchandises dont les chemins de fer conserveraient le transport en dehors de toute concurrence de la batellerie, l'industrie aurait à payer une augmentation de tarif de 10 p. c. La recette moyenne d'une tonne ayant été de 20 francs en 1926, c'est 2 francs par tonne que l'industrie aurait à payer en plus, soit, au total, 80 millions de francs. La perte nette serait de 52 millions de francs par an.

Ce n'est pas assez de montrer ce que le pays perdrait si le volume de trafic du chemin de fer diminuait. Nous devons montrer aussi ce qu'il pourra gagner aux abaissements de tarifs qui pourront être concédés par la Société Nationale à mesure que s'accroîtra le trafic de la voie ferrée.

Plaçons-nous d'abord dans la première hypothèse où les chemins de fer obtiendraient, dans leur état actuel, un trafic supplémentaire journalier de 25 millions de tonnes-kilomètres. Si ce trafic supplémentaire était taxé séparément, il pourrait bénéficier de tarifs presque moitié moindres que les tarifs actuellement en vigueur, puisque le prix de revient de ce même trafic serait, comme nous l'avons dit plus haut, abaissé de 47 p. c. Mais envisageons spécialement les huit

courants de transports de matières pondéreuses dont il a déjà été question. Etant utilisées au maximum, les lignes en question donneraient lieu à une réduction de frais d'exploitation de 11.15 centimes à 7.67 centimes, soit une différence de 3.48 centimes par tonne-kilomètre, qui représenterait pour la société exploitante une économie annuelle de l'ordre de 250 millions. Les tarifs pourraient être conséquemment réduits de 10 p. c. ou de 32 p. c. selon que la réduction s'appliquerait à l'ensemble des tarifs ou aux produits donnant lieu à un courant de trafic sur les lignes considérées.

On ne doit pas arrêter là les perspectives d'avenir de la tarification des chemins de fer belges. Leur capacité est susceptible, comme on sait déjà, d'être considérablement augmentée par une extension des voies et des installations. On a estimé que les charges financières, intérêts et amortissements, afférentes à ces travaux ressortiraient à 0.65 centimes par tonne-kilomètre, moyennant quoi la capacité de transport serait augmentée de 17,300 millions de tonnes-kilomètres par an, avec une réduction de 5.24 centimes dans le prix de revient de la tonne-kilomètre. Cette réduction procurerait à la Société Nationale une économie annuelle de l'ordre de 390 millions suffisante pour justifier un abaissement général de 15 p. c. de l'ensemble des tarifs ou de 47 p. c. des tarifs concernant les produits faisant l'objet d'un courant de trafic sur les lignes envisagées.

Ces réductions de tarifs constitueraient des avantages considérables pour l'industrie belge et pour l'économie générale du pays. Pour qu'elles se réalisent au profit de tous la Société Nationale doit être en état d'accroître son trafic. Pourrait-on concevoir qu'elle en soit empêchée par les pouvoirs publics ?



L'intérêt du pays exige que nos chemins de fer puissent accroître librement leur trafic. La Société Nationale agira en ce sens en concurrence avec la batellerie. Cette concurrence sera bienfaisante. Des canaux existent. La batellerie

s'y emploie à transporter surtout des grosses marchandises. La Société Nationale en lui faisant la concurrence la contraindra à abaisser ses frets au minimum. Rien de mieux dans l'intérêt général du pays. Elle même sera obligée de réduire ses propres tarifs. Bien plus, c'est par la réduction de ses tarifs que la Société Nationale accroîtra son trafic en reprenant des transports à la batellerie. Par là elle améliorera ses propres conditions d'exploitation qui lui permettront de consentir des réductions générales de tarifs.

L'abaissement des tarifs de chemin de fer pour des marchandises dont le trafic lui est soustrait par la batellerie est donc doublement justifié. De la part de la Société Nationale cette concurrence sera parfaitement loyale. On ne peut en dire autant de la concurrence que la batellerie fait au chemin de fer, car, par le fait de l'Etat, la batellerie est exonérée de charges que l'Etat fait supporter à la masse des contribuables. En toute équité et en bonne finance, l'Etat devrait relever les péages sur les voies navigables de façon à assigner aux usagers des transports par eau leur part dans les charges financières et les frais d'entretien des voies navigables. Les péages actuellement perçus sur les canaux sont ceux d'avant-guerre multipliés par deux, tandis que le chemin de fer supporte par rapport à l'avant-guerre une charge financière multipliée par 5.4 et que les frais d'entretien des installations fixes ont été augmentés dans la proportion accusée par l'index des prix de gros. La batellerie soutient que la perception de péages suffisants pour couvrir les charges financières et les frais d'entretien des canaux serait pour elle son arrêt de mort.

Vraiment on ne peut imaginer plus pertinente démonstration de l'infériorité des transports sur les canaux vis-à-vis des transports par chemin de fer. La contradiction est frappante entre l'opinion des défenseurs de la batellerie qui invoquent sa prétendue supériorité et leurs objections fondées sur la conviction que le bateau ne pourra résister à la concurrence du chemin de fer si l'intégralité des charges financières et des frais d'entretien des voies navigables est récupérée sous forme de péages.

Nous ne croyons pas qu'il puisse d'ailleurs être raisonnablement question de pareille majoration des péages quelque justifiée qu'elle soit en bonne logique et en équité financière. Il n'en serait pas moins souhaitable que ces péages soient cependant encore majorés en passant, par exemple, du coefficient 2 au coefficient 5. Cette majoration rapprocherait la concurrence de la batellerie aux chemins de fer de conditions plus normales.

* * *

On aurait tort de croire que le sort de toute la batellerie soit en question. Sa disparition est un épouvantail qu'agitent les partisans des voies navigables pour conclure à la répudiation de toute mesure de nature à ramener du trafic à la voie ferrée. La batellerie continuera à jouir d'avantages suffisants pour résister à la concurrence des chemins de fer. Comme nous l'avons dit plus haut, le batelier n'est pas, de même que le chemin de fer, obligé de desservir des relations déterminées et il lui est facile de surveiller le trafic pour se déplacer avec lui. D'un autre côté, le service de la batellerie peut être souvent préféré au chemin de fer pour les facilités de magasinage de la marchandise qu'elle offre en faisant du bateau un magasin flottant. La marchandise peut être conservée, sans frais excessifs, aussi longtemps que son propriétaire n'en a pas l'usage. Aussi aurait-on tort de contester dans tous les cas l'utilité de la voie d'eau. Il est des circonstances où sa supériorité reste entière. Dans les relations avec le bassin rhénan, la supériorité du bateau d'intérieur est incontestable, au moins dans la généralité des cas. En tout état de cause, il conservera son emploi sans que celui-ci soit d'ailleurs strictement limité aux voies navigables naturelles et à leurs canaux de jonction en liaison plus ou moins directe avec le Rhin. Les bateaux desservant ces directions de transport dans lesquelles ils bénéficient de l'avantage de très grandes distances gardent cet avantage lors même qu'ils pénètrent plus profondément à l'intérieur de la basse ou même de

la moyenne Belgique en utilisant nos canaux et nos rivières canalisées. Il faut remarquer aussi que la navigation intérieure refuse les transports dès que le trafic dépasse ses moyens d'action et, dès lors, elle n'augmente son matériel que dans la mesure où elle espère pouvoir l'utiliser sans risque de chômage sensible.

A vrai dire cependant, les bénéfices de la batellerie pourraient être atteints, son essor enrayé et peut être le nombre de ses bateaux en exploitation en Belgique réduit d'une fraction sensible. Cette éventualité ne doit pas être cependant une raison pour empêcher, au détriment de l'intérêt général, la Société Nationale des Chemins de fer belges d'accroître le trafic des voies ferrées.

On ne peut oublier, d'ailleurs, que d'après le recensement fait en 1920, il circulait à cette époque, sur les voies d'eau belges, 6,388 bateaux dont 995 appartenant à des étrangers. Comme ces bateaux sont d'une capacité très sensiblement supérieure à celle des bateaux belges, on peut en déduire que 20 à 25 p. c. du fret payé aux bateliers est exporté de Belgique.

D'aucuns prêtent à la Société Nationale le dessein diabolique de n'attendre que la fin de la batellerie pour relever immédiatement tous ses tarifs dans d'énormes proportions. Ceci constituerait une incontestable nuisance dont la gravité n'échappera à personne. La Société Nationale ne s'aventurera certainement pas dans la poursuite d'une telle chimère. Pour les raisons que nous avons exposées plus haut, des bateaux d'intérieur resteraient en service en Belgique. Nombreux sont ceux qui continueraient à naviguer dans les pays voisins. Ils auraient tôt fait de franchir nos frontières pour venir offrir leurs services à nos industriels dès que la Société Nationale aurait procédé au relèvement systématique de ses tarifs. Elle n'aurait donc aucun intérêt à cette manœuvre. La clairvoyance de ses dirigeants saura certainement les garder de pareil égarement.

Si, malgré tout, la direction de la Société Nationale se laissait aller à cette tactique, elle se heurterait à l'opposition de l'Etat. Aux termes de l'article 16 de la loi qui a

créé la Société Nationale des Chemins de fer, le gouvernement a toujours le droit d'interdire le relèvement des tarifs. Il ne manquerait pas de faire usage de cette prérogative en fondant son interdiction sur l'expérience antérieure de l'application des tarifs réduits et sur la constatation de leurs résultats financiers suffisants pour permettre à la Société Nationale de faire face à ses obligations.

CHAPITRE IV

La primauté de la voie ferrée

La solution du problème des transports en Belgique par la construction de nouveaux canaux ou par la transformation des canaux existants n'est ni pour aujourd'hui ni pour demain. Nous sommes édifiés à ce sujet par l'exemple de la mise à grande section du canal de Charleroi à Bruxelles. Les travaux furent décrétés par la loi du 4 août 1879 ; ils furent commencés immédiatement, mais cinquante ans après on ne sait pas encore sûrement quand ils seront terminés. C'est assez dire que si le pays a besoin de transports de plus gros tonnage et de moindre prix c'est du côté des chemins de fer qu'il faut se tourner. La voie ferrée jouit, à notre sens, d'une primauté incontestable vis-à-vis du canal, tout compte tenu des divers éléments du prix de revient des transports. Cette primauté est encore bien plus évidente dans les circonstances immédiates.

Le recours au chemin de fer est presque toujours et partout indispensable. Que les canaux existent ou non, que les canaux existants soient ou non améliorés ou que de nouveaux canaux soient construits ou non, la Société Nationale des Chemins de fer n'en devra pas moins équiper son réseau pour pouvoir satisfaire à tout le trafic des gros transports en Belgique. Cette obligation découle de l'article 2 de la loi de 1891 en vertu de laquelle la Société Nationale est contrainte d'accepter tous les transports qui requièrent l'usage de la voie ferrée. De ce fait l'industrie des chemins de fer est placée dans cette situation exceptionnelle qu'elle ne peut refuser de prêter ses services quand elle est surchargée. Si le chemin de fer n'accepte pas à toute époque tous les transports qui se présentent, la loi permet au public de lui intenter une action en dommages-

intérêts à laquelle il n'échappe que moyennant de prouver le cas de force majeure. Aussi le chemin de fer n'est-il déchargé de son obligation légale que si la gelée ou l'inondation, par exemple, prennent par leur intensité ou leur durée un caractère tellement calamiteux que ces événements peuvent être considérés comme imprévisibles.

De là résulte que le chemin de fer doit disposer d'un outillage supérieur à celui qui correspond à l'usage normal de la voie ferrée. Dans le cas spécial de la Campine, la construction ou la transformation des canaux en vue des transports de la houille par bateau ne dispenseront pas la Société Nationale de l'obligation d'adapter son outillage au volume de ces transports. Si même des centaines de millions ou davantage sont investis dans les travaux des canaux, la Société Nationale sera contrainte aussi à des immobilisations considérables sans rapport avec le trafic normal susceptible d'en supporter les charges. Ainsi, pour le dire en passant, d'une part, des capitaux seront immobilisés en excès et, d'autre part, le rendement financier de la Société Nationale subira un déchet.

Quel que soit le développement que prendra la navigation intérieure en Belgique, l'outillage de nos chemins de fer devra être ajusté aux besoins du trafic total du pays. La voie ferrée est donc d'une nécessité inéluctable. La question qui se pose est surtout de savoir si un trafic permanent proportionné lui sera conservé. Dans la négative, le pays serait privé de tous les avantages à retirer de l'utilisation maximum du réseau ferré. Au contraire, dans l'affirmative, il jouira de tarifs de chemins de fer d'autant plus réduits que le tonnage transporté sur rails s'accroîtra davantage. Dès maintenant il s'impose à la Société Nationale de chercher par tous moyens à accroître son trafic. Elle y parviendra notamment en enlevant aux canaux le trafic qu'ils lui ont soustrait et en se conservant, en dépit de la concurrence de la batellerie, le trafic que celle-ci convoiterait. L'urgence est grande, car si le chemin de fer ne réagissait pas comme il convient, les industriels raccordés à la voie d'eau s'équiperaient de plus en plus pour recevoir

et expédier leurs marchandises par bateau; ils négligeraient même, comme le cas se produit déjà, de s'équiper pour les recevoir par voie ferrée. Le trafic du chemin de fer diminuerait et tout espoir de récupérer le tonnage perdu serait vain, puisque l'industriel devrait consacrer des sommes importantes à la transformation ou à l'extension de son outillage. Ainsi tout trafic confié même accidentellement à la voie d'eau court le risque d'être définitivement perdu pour le chemin de fer.

* * *

La Société Nationale des Chemins de fer aboutira à ses fins en abaissant ses tarifs dans les transports concurrencés par les voies navigables. Par là, elle peut espérer leur reprendre du trafic, les empêcher de continuer à lui en enlever et obtenir consécutivement l'abaissement de ses propres prix de revient de transports.

La question s'est posée cependant de savoir si la Société Nationale peut légalement se livrer à cette concurrence à la batellerie. A notre avis, rien ne pourrait l'en empêcher.

Déjà en 1868, le gouvernement avait exposé et justifié la politique des chemins de fer de l'Etat belge en matière de la concurrence à la voie d'eau. Le compte rendu des opérations du chemin de fer pendant l'année 1868 contenait à ce sujet des considérations qui n'ont rien perdu de leur actualité. Elles faisaient valoir que le transport des matières pondéreuses constitue un des éléments essentiels de la prospérité des chemins de fer vers lesquels il importe, par conséquent, de chercher à amener ce transport. Pour cela, il fallait admettre que les prix de la navigation intérieure fussent considérés comme prix régulateurs. Il s'ensuivrait que les tarifs de chemins de fer devraient tendre vers le même niveau et que, de même que les frets de la batellerie, ils devraient varier suivant les lieux et les relations.

C'est en raison de la politique fondée sur ces considérations que nombre d'anciens tarifs des chemins de fer

de l'Etat belge avaient été mis en vigueur en concurrence avec les frets de la batellerie. Par exemple, un tarif de cette espèce consacrait des réductions dans le transport de sel brut importé par nos ports. Ils disputaient ce transport à la voie d'eau entre Anvers et Couillet. Les taxes de ces tarifs étaient réglées par les prix de la navigation.

Si, depuis 1868, le chemin de fer s'est efforcé ouvertement et même officiellement, de concurrencer la voie d'eau, on pourrait se demander s'il est encore bien nécessaire de démontrer que cette concurrence est licite. Il n'est cependant pas inutile de s'arrêter à quelques considérations concernant les conditions d'application des tarifs de concurrence à la batellerie. Ces tarifs peuvent paraître, en raison de leur limitation à certaines directions de transport et à certaines destinations, en contradiction avec l'article 15 de la loi du 25 août 1891 qui régit avec le cahier des charges et conditions générales du 20 février 1866 la construction et l'exploitation des chemins de fer concédés en Belgique. Le susdit article 15 interdit à toute administration de chemin de fer de conclure des traités particuliers dérogeant aux prix et conditions des tarifs; mais les sociétés exploitantes peuvent effectuer tous les genres de transports, sans exception, à des prix inférieurs à ceux des tarifs arrêtés de commun accord avec le département des chemins de fer, pourvu que ce soit d'une manière générale et sans exception, soit au préjudice, soit en faveur de qui que ce soit. Ces abaissements de prix ne peuvent, toutefois, avoir lieu qu'en suite d'une décision du ministre compétent et à la condition que le public en soit informé quarante-huit heures d'avance (1). En réalité, ces dispositions laissent à la Société Nationale des Chemins de fer toute la latitude nécessaire pour user de tarifs de concurrence vis-à-vis de la batellerie. Les seules exigences se résument en la publicité de chaque tarif qu'elle instaurera dans ce but et en la faculté du bénéfice du tarif à tout expéditeur qui en revendiquera l'application dans la limite de ses conditions

(1) Loi du 30 décembre 1918.

d'application. Rien n'empêche, par conséquent, que la Société Nationale instaure des tarifs spéciaux applicables à des époques, à des marchandises, à des tonnages, à des parcours déterminés pour autant que les réductions en résultant soient accessibles à tous aux mêmes conditions et dans les mêmes circonstances.

* * *

Le bon marché des tarifs que pourraient pratiquer nos chemins de fer en faveur de très gros trafics aurait l'avantage de contribuer peut-être à dissiper les illusions si tenaces des partisans de la navigation intérieure. Le rapprochement des dits tarifs, d'une part, et des frets de la batellerie, même abstraction faite de la part des charges financières incombant aux canaux et rivières canalisées, d'autre part, ferait apparaître la supériorité économique du chemin de fer.

A plus forte raison, cette supériorité ressortirait-elle dès que l'opinion y aurait été rendue plus attentive, de la comparaison des tarifs de chemin de fer avec les prix de revient estimatifs des transports de la batellerie sur de nouvelles voies navigables à créer de toutes pièces comme le futur canal éventuel d'Anvers à Liège.

Des données très précises ont été réunies au sujet des prix de revient sur le canal Liège-Anvers dans un exposé complémentaire fait par M. Lamalle à la Commission Nationale des grands travaux. M. Lamalle a envisagé deux hypothèses. Dans la première, l'Etat créerait le canal et l'exploiterait lui-même. Compte tenu des dépenses de traction, de l'amortissement industriel du bateau, des charges d'intérêt et d'amortissement financier du capital d'achat du bateau, du salaire du marinier et de son aide, des frais d'affrètement et d'assurance et enfin d'un péage fixé au minimum à 2 centimes par tonne-kilomètre en vertu de la loi des finances du 2 janvier 1926, le fret total ressortirait à fr. 14.07, soit 11.25 centimes par tonne-kilomètre. Ce fret ne serait guère inférieur au fret pratiqué

dans les dernières années et s'établissant en moyenne pour les deux sens au plus bas à fr. 14.50, bien que le fret actuel concerne un plus long trajet et une moins bonne utilisation du matériel de transport; mais les frets actuels ne sont possibles, lorsqu'ils sont aussi bas, que par les sacrifices que s'imposent les bateliers vivant au jour le jour sans amortir leur matériel.

Le fret minimum de 11.25 centimes par tonne-kilomètre est légèrement supérieur au prix de revient moyen calculé pour les transports par chemins de fer pour l'ensemble des huit courants principaux de transport de marchandises pondéreuses sans addition de tonnage au tonnage actuel; mais on sait que ce prix de revient moyen pourrait être ramené à 7.67 centimes dans le cas de l'utilisation maximum de la capacité de transport et même à 5.91 centimes si celle-ci était accrue par suite d'extension des lignes et des installations.

Encore dans le cas du fret de 11.25 centimes par tonne-kilomètre, l'Etat aurait-il à supporter un sacrifice de 80 millions de francs par an en raison des charges financières qui ne seraient que partiellement couvertes par les péages.

Dans ce calcul ceux-ci sont supposés s'appliquer à un trafic annuel de 10 millions de tonnes et le coût du nouveau canal a été très modestement estimé à 687 millions de francs avec une durée de construction de quinze années.

Pour que l'Etat fut dédommagé de l'intégralité de ses charges il devrait porter le péage à 8 1/2 centimes la tonne-kilomètre. Dans ces conditions, le fret deviendrait fr. 22.19, soit 17.75 centimes par tonne-kilomètre. A titre de comparaison, rappelons que le tarif par chemin de fer entre Liège et Anvers est actuellement de fr. 19.90 par tonne pour les produits métallurgiques, de fr. 14.70 pour le charbon destiné à l'exportation et de fr. 13.30 pour les minerais. Or, on sait que ces tarifs pourront subir des réductions très importantes lorsque les transports seront mieux pratiqués en courants massifs en wagons de fort tonnage et avec des trains complets et directs. Où serait,

dans ces conditions, l'avantage du nouveau canal d'Anvers-Liège ?

Une deuxième hypothèse doit être envisagée pour le cas où le canal serait construit par une société privée. Les charges annuelles d'intérêt et d'amortissement du capital de 1300 millions seraient calculées sur une durée de trente au lieu de quatre-vingt-dix années et elles s'élèveraient à 115 1/2 millions. Compte tenu des autres éléments du prix de revient du transport, le fret s'élèverait ainsi à fr. 23.32, soit 18.65 centimes par tonne-kilomètre.

Des ressources additionnelles ont été invoquées pour tenter de justifier les dépenses énormes que réclamerait la construction du nouveau canal. Mentionnons le bénéfice à retirer de la revente des terrains expropriés par zone, les taxes de voirie et le produit des usines hydro-électriques à installer sur le canal même. Pour ce qui est de ces usines, elles exigeraient des mises de fonds considérables dont la charge financière viendra en déduction de leur rendement brut. On ne sait rien de précis au sujet du coût de leur construction, de leur exploitation et de leur administration. L'énergie électrique produite par des installations de faible chute telles que seraient les usines projetées est toujours coûteuse. Aussi sera-t-il permis de ne citer que pour mémoire ces avantages secondaires. D'ailleurs dussent-ils influencer quelque peu le prix de revient de la tonne-kilomètre sur le nouveau canal, encore ce prix de revient resterait-il pour ainsi dire prohibitif.

Rien dans les arguments présentés en faveur de l'extension des voies navigables ne contredit les avantages que nous venons de faire valoir en ce qui concerne les transports par chemin de fer. Qu'on laisse donc ceux-ci assurer le trafic auquel la Société Nationale est désireuse de procurer le maximum d'avantages. Ces avantages seront immédiats. Nous ne croyons pas qu'on puisse en contester sérieusement la réalité. Le partage du trafic s'établira librement. Les chemins de fer feront leurs preuves. L'accroissement de leur tonnage de transport leur permettra d'abaisser leurs tarifs. Si après cela, il nous est démontré

qu'ils ont failli à leur tâche, nous serons les premiers à proclamer leur insuffisance et nous nous rangerons aux côtés de ceux qui soutiennent que la voie navigable artificielle doit être créée en Belgique à côté de la voie ferrée pour satisfaire aux nécessités des transports.



La puissance de l'outillage de transport constituée par les chemins de fer est rarement ouvertement mise en doute. D'autres raisons sont formulées pour soutenir qu'ils ne répondent pas à toutes les nécessités.

On fait valoir que le chemin de fer, à la différence du canal, n'apporte pas à l'industrie l'eau nécessaire au fonctionnement de ses usines. Nul ne pourrait en disconvenir. Ce n'est pas une raison pour admettre qu'il faille dépenser, si elles ne doivent servir qu'à cette seule fin, des centaines de millions, voire des milliards, pour procurer de l'eau aux usines. Il existe pour réaliser cet objet des moyens infiniment moins coûteux que le creusement de canaux à grande section avec de multiples ouvrages d'art.

Il semble, d'autre part, que le chemin de fer ne soit pas créateur de toutes sortes d'activités industrielles comme celles manifestées par les usines qui s'érigent le long des voies navigables. Nous ne contestons pas que tel ait été l'effet de celles-ci dans l'agglomération bruxelloise, à Louvain, tout le long du canal maritime de Bruxelles et en bien des endroits encore. Les usines ont été attirées par le bon marché que leur valaient les voies navigables, grâce à l'exonération de leurs charges financières au profit de leurs usagers. Cette différence mis à part, le chemin de fer offre, tout compte fait, autant de facilités de transport que le canal. On nous citera le très grand développement industriel constaté en Allemagne le long du Rhin et des canaux ou aux abords des ports intérieurs. Comparaison n'est pas raison. L'Allemagne présente pour la navigation intérieure des conditions naturelles particulièrement favorables qu'elle doit à l'existence des voies fluviales telles que le Rhin et

l'Elbe. Des canaux les complètent en allongeant d'autant plus la longueur des parcours de transports intérieurs par eau que le pays est plus vaste et assure d'autant mieux aux transports par eau les avantages des grandes distances. Même malgré cette situation privilégiée, la supériorité de la voie navigable est d'ailleurs très discutée en Allemagne quant à l'opportunité de la construction de nouveaux canaux. Nous avons apporté plus haut à ce sujet des preuves diverses du partage des opinions les plus autorisées.

A l'exemple de l'Allemagne pourrait s'opposer au surplus le fait de régions extrêmement industrialisées des Etats-Unis, en dépit de l'absence de grandes voies navigables. On sait en effet qu'en dehors des grands lacs le très vaste territoire de la confédération américaine ne comprend guère de voie fluviale et de canaux. Leur absence n'a pas empêché diverses parties des Etats-Unis de manifester un essor industriel comparable à celui des parties les plus prospères du territoire allemand.

Rien de plus fragile que les exemples de l'étranger. L'accroissement de trafic du réseau des chemins de fer est envisagé par nous tel qu'il se pose en Belgique et dans les conditions particulières de notre pays, avec son exiguité de territoire, son peu de voies navigables naturelles et son très dense réseau de voies ferrées. Chaque pays a ses conditions propres. Dans le nôtre peut-être plus que presque partout ailleurs, elles sont en faveur du maximum de trafic des chemins de fer.

A l'encontre de cette opinion s'élèvent les craintes motivées par la prétendue insuffisance de nos chemins de fer pour conserver au port d'Anvers les meilleures relations avec son hinterland. Cette insuffisance a pu paraître telle que le principal concurrent de notre port national détournerait de celui-ci une partie de trafic destiné cependant à des parties de son hinterland situées en territoire belge même. Des voies navigables en sol étranger permettraient au bassin de Liège de recevoir des marchandises

par eau du port de Rotterdam plus avantageusement que d'Anvers.

Pareille situation serait certainement alarmante. Nous tenons le port d'Anvers pour un facteur capital de la prospérité de la Belgique. Si le mouvement maritime d'Anvers devait diminuer, ce serait au plus grand détriment du pays tout entier, qui perdrait l'avantage de relations nombreuses et fréquentes avec tous les ports d'outre-mer, outre le bénéfice des frets maritimes les plus réduits. Or, cette diminution du mouvement maritime de notre grand port pourrait être la conséquence de la perte d'une partie de son hinterland dont le tonnage de marchandises à l'entrée ou à la sortie cesserait d'agir en attirant à Anvers les nombreux navires qui l'achalandent.

Le détournement de trafic serait dû dans l'espèce au bon marché de la navigation intérieure sur les canaux de notre voisin du nord où la batellerie ne paie aucun péage. Chaque pays agit à sa guise en cette matière ; mais on ne peut oublier que le réseau fluvial hollandais est si divisé et les conditions du pays sont telles qu'un rôle, particulièrement important, peut y être assigné à la navigation intérieure. C'est contre ce détournement de trafic, à l'avantage du port hollandais, que la Belgique doit se défendre. La Société Nationale des chemins de fer pourra certainement y pourvoir si l'on ne contrarie pas ses efforts pour accroître son trafic et pour abaisser, en même temps, certains de ces tarifs à un taux tel que celui-ci ne laissera par d'avantages à l'utilisation des canaux hollandais pour l'acheminement vers certaines parties de la Belgique de marchandises débarquées à Rotterdam. Si, malgré tout, cette concurrence devait s'aviver et menacer de compromettre l'essor continu du port d'Anvers, les moyens financiers et techniques ne manqueraient pas au gouvernement belge pour mettre le port d'Anvers en état de conserver son hégémonie dans son hinterland naturel, en dépit des canaux sans péages en Hollande et de la prétendue insuffisance des canaux belges.

CONCLUSIONS

La question de l'accroissement du tonnage de transport sur les chemins de fer belges est d'ordre capital pour l'avenir de la Belgique. On ne peut refuser à la Société Nationale le droit de mettre en œuvre tous les moyens qui lui permettront cet accroissement de trafic.

On ne peut non plus maintenir plus longtemps les chemins de fer dans un état d'infériorité de concurrence dû à la modicité dérisoire des péages perçus par l'Etat sur les voies navigables. Le relèvement des péages s'indique pour des raisons fiscales. Le Trésor public ne doit négliger aucune source d'augmentation de ses recettes. L'ajustement des péages satisfera en outre à l'égalité de traitement des transports par eau et par chemins de fer en rapprochant l'exploitation des canaux de conditions plus normales et mieux en rapport avec leur capacité économique réelle.

La Société Nationale des Chemins de fer n'a pas d'intérêt distinct de l'intérêt national. Elle n'est pas une société anonyme constituée dans un but de lucre et dirigée par un conseil d'administration que guiderait éventuellement le souci de la distribution de plantureux dividendes, du partage de tantièmes élevés et de la hausse du cours des actions en bourse.

Elle est une institution *sui generis* dont le but a été avant tout de réaliser l'autonomie de l'exploitation des chemins de fer. Sans sa création cette autonomie n'eut jamais été qu'une fiction.

Elle est tenue, il est vrai, de réaliser des bénéfices; mais, dans son cas ces bénéfices sont avant tout d'intérêt public. Quelle est, en effet, l'affectation de ces bénéfices ?

Répondant à une interpellation à la Chambre des Représentants en séance du 29 mars 1928, M. Jaspar, Premier Ministre, a très justement fourni à cet égard des

précisions les plus opportunes : « La Société Nationale des Chemins de fer, a-t-il rappelé, est constituée au capital de 11 milliards de francs, dont 1 milliard d'actions ordinaires appartenant à l'Etat et 10 milliards d'actions privilégiées. Le milliard d'actions ordinaires donne droit à la moitié du bénéfice de l'exploitation. C'est donc l'Etat qui en est le bénéficiaire. Sur les 10 milliards d'actions privilégiées, il en est resté à la souche 5,020,392,000 francs. Il a donc été émis pour 4,979,608,000 francs. Sur ces 4,979,608,000 francs d'actions émises, il y en a 4 milliards 172 millions pour les bons du trésor (petite épargne) et seulement 809 millions souscrits; sur ces 809 millions souscrits, 495 millions l'ont été à l'étranger et 304 millions ont été émis en Belgique. Donc sur les 11 milliards d'actions, il y a 809 millions souscrits, soit moins d'un onzième du capital. Et ce onzième, une fraction comprise entre un tiers et un demi, est investie en Belgique. Les bénéfices qui reviennent à l'Etat sont donc : 1° la moitié du total, soit 270 millions pour le dernier exercice; 2° le produit du superdividende des actions à la souche, — la moitié, — soit 135 millions. Au total donc : 405 millions. Telle est la vérité. Rien de plus inexact que de dire que la société agit dans l'intérêt des actionnaires, alors que l'Etat belge a les trois quarts des bénéfices réalisés. Tout le reste n'est que légende et démagogie. »

Les bénéfices que l'Etat et les anciens porteurs de bons du Trésor, qui ont été soumis à la consolidation forcée par l'échange de leurs titres contre des actions privilégiées de la Société Nationale des Chemins de fer attendent de celle-ci sont limités à 540 millions. L'esprit de la convention pré-rappelée du 31 janvier 1927 est bien que ce bénéfice ne sera pas dépassé; par contre, il y a obligation morale à le réaliser.

Pour autant que ces résultats bénéficiaires soient assurés, le Conseil d'administration de la Société Nationale, lequel est responsable vis-à-vis du gouvernement et surtout vis-à-vis de l'opinion sera jugé avant tout par les services que la société rendra au pays grâce à l'abaissement des

tarifs. Leur abaissement donnera la mesure de la valeur même de sa gestion. Le Conseil d'Administration de la Société Nationale ne peut avoir d'autre ambition. A l'inverse des conseils d'administration de toutes les sociétés anonymes, il n'est pas à la merci de l'assemblée générale des actionnaires avides de gros dividendes. En tendant essentiellement à l'abaissement des tarifs, la Société Nationale visera aussi à accroître le volume des transports sur la voie ferrée. En tout état de cause, elle servira par là les intérêts supérieurs du pays, car l'accroissement du volume des transports lui permettra à la fois de réaliser le bénéfice attendu de l'Etat et des anciens porteurs de bons du trésor et de procurer à la Belgique l'avantage inappréciable des transports de meilleur en meilleur marché.

Il doit être loisible à la Société Nationale de tendre à ses fins par des abaissements opportuns de tarifs de nature à lui procurer un accroissement de volume de transport. L'article 16 de la loi instituant la Société Nationale réserve au Gouvernement seulement le droit d'exiger l'abaissement ou d'interdire le relèvement des tarifs. Il ne lui ménage aucune intervention pour en défendre des abaissements. La Société Nationale a pleine et entière liberté à cet effet, pour autant que le solde bénéficiaire de 540 millions ressorte de l'exploitation et sous réserve de se conformer aux dispositions de la loi du 25 août 1891 interdisant à toute administration de chemin de fer de conclure des traités particuliers dérogeant aux prix et conditions des tarifs.

Il ne pourrait donc être sérieusement question de faire obstacle à des réductions de tarifs de la Société Nationale. Il lui est loisible de les abaisser dans telle direction ou même dans tel sens de transport qu'elle choisira si elle le juge utile pour obtenir une augmentation de tonnage. De même pour telle ou telle marchandise en particulier et telles ou telles conditions d'expéditions, si par là elle a lieu d'espérer un gros tonnage en courants réguliers de transport. Ainsi elle accroîtra son trafic.

Peu importe de savoir si cet accroissement sera obtenu

régime étatiste. Aussi sa concurrence est devenue plus vive; elle n'en sera que plus bienfaisante pour l'intérêt du pays.

Nous n'avons pas discuté en détail la question des nouveaux canaux. Lorsqu'ils seront construits, ils feront leurs preuves, en entendant, cela va de soi, qu'ils aient à supporter toutes les charges financières et autres leur incombant.

En attendant, les chemins de fer offrent leurs services. Il convient que ceux-ci soient utilisés au mieux des possibilités. Ce sera à l'avantage du pays, qui pourra bénéficier de réductions de prix de transport. Au contraire, il serait exposé à devoir en subir des majorations si les chemins de fer ne pouvaient conserver ou même augmenter leur trafic actuel. Si par des abaissements qui pourraient être considérables, la construction des nouveaux canaux paraîtrait ne pouvoir procurer de moindre prix de transports, le pays aura à juger de l'opportunité de la continuation des travaux entrepris ou de la mise à exécution des travaux projetés. Si telle conséquence résultait des progrès réalisés par la Société Nationale, celle-ci aurait rendu le très grand service au pays de lui faire épargner les sommes énormes requises pour la rénovation et pour l'extension des voies navigables artificielles. Mais ceci est l'avenir.

Pour nous borner au présent, nous concluons en faisant remarquer que la Belgique a à sa disposition un outillage de transport capable d'un très grand rendement. L'Etat en a confié l'exploitation à une société à laquelle il a cherché à assurer la plus complète autonomie, à la seule fin de lui faciliter la tâche d'une gestion avantageuse. Celle-ci ne peut s'entendre, comme nous l'avons expliqué, d'une gestion qui viserait à distribuer de copieux dividendes aux actionnaires. Dans l'espèce, elle se traduira par le maximum de services qu'elle rendra au public en lui procurant des transports à bon marché. Si la Société Nationale faillissait à cette tâche, elle mériterait les plus vifs reproches. Son échec jetterait le discrédit sur son Conseil d'administration. Ses administrateurs et son personnel dirigeant ont pleine conscience de leur mission. Pour la remplir ils ne réclament de faveurs quelconques. Ils ont foi dans la

au détriment de la batellerie. Si celle-ci en est atteinte, elle ne subira somme toute que le sort d'une concurrence loyale exercée au profit de l'intérêt général.

On a parlé à ce propos du dumping comme si l'on voulait dire par là que les chemins de fer ne pourraient pratiquer ces abaissements de tarifs qu'en relevant d'autres tarifs pour compenser les pertes résultant des premiers. Si même telle était sa situation, elle n'aurait à nos yeux rien d'illicite ou même de répréhensible. Ce ne serait rien d'autre que la pratique des prix différentiels généralement consacrée dans l'industrie et qui consiste à relever les prix au maximum sur certains marchés, quitte à les abaisser jusqu'au dessous même du coût de production sur d'autres où ils sont plus vivement concurrencés.

Cependant telle n'est pas la situation. Par leurs abaissements de tarifs, les chemins de fer obtiendront un accroissement de tonnage kilométrique qui aura pour effet de réduire d'autant et même davantage le prix de revient du transport des trafics particuliers considérés.

* * *

Si l'augmentation de trafic qu'obtiendront les chemins de fer est obtenu aux dépens de la batellerie, ce n'est pas une raison pour chercher noise à la Société Nationale. Nous n'apercevons pas, avec la meilleure volonté, comment un reproche de concurrence déloyale pourrait lui être adressé à ce sujet. En s'attirant le maximum de trafic, la Société Nationale est dans son rôle. Elle agit comme toute entreprise soucieuse de sa prospérité. La vérité est que l'ancienne administration de l'Etat avait habitué la batellerie à une condescendance qui n'a rien à voir avec une exploitation industrielle qu'on a voulu instaurer par la création de la Société Nationale, ni même avec l'intérêt véritable du pays. La Société Nationale est autonome. Elle entend jouir de cette autonomie dans les limites légales. Elle réalise une souplesse et des économies que l'exploitation des chemins de fer n'aurait jamais pu atteindre sous le

puissance de l'outillage dont ils sont responsables vis-à-vis du pays.

L'opinion publique soutiendra la Société Nationale des Chemins de fer dans ses efforts pour améliorer les conditions générales de transports en Belgique. Dans leur sagesse, les pouvoirs publics sauront se garder de lui créer des difficultés de nature à nuire au bon marché des transports en soumettant l'exploitation des chemins de fer à des restrictions que ne justifierait aucunement la sauvegarde de l'intérêt général.
