

[625.61 (0 (495)]

Coordination dans l'exploitation des grands chemins de fer et des chemins de fer économiques,

par M. R. HENNING,

Inspecteur en chef, adjoint au Directeur de l'Exploitation de la Société Nationale des Chemins de fer belges.

C'est sous ce titre que figurait à l'ordre du jour de l'Association Internationale du Congrès des Chemins de fer (Session du Caire, 1933) la question de la coordination des transports par chemin de fer à voie normale et par chemin de fer à voie étroite.

Au seuil de son étude ⁽¹⁾ le Rapporteur laissait percer son scepticisme quant à la possibilité de résoudre ce problème.

Nous extrayons de son rapport les passages suivants :

La question de la coordination entre grands réseaux et réseaux secondaires est assez délicate. Les chefs d'entreprises qui ont tenté ou tentent d'harmoniser les deux genres d'exploitation n'ignorent pas la complexité de pareil problème.

Il serait même permis d'avoir des doutes quant à la possibilité d'arriver à des conclusions s'il fallait en juger d'après le sort réservé au questionnaire que nous avons établi en vue de la rédaction de notre rapport. Sur 131 ré-

seaux auxquels ce questionnaire a été adressé, trente-deux nous ont envoyé une réponse bien étudiée et très documentée, treize nous ont déclaré n'avoir pas de réponse à fournir et les quatre-vingt-six autres destinataires n'ont pas jugé bon de nous faire parvenir une réponse.

...Il pouvait paraître dénué d'intérêt de répondre à notre questionnaire, soit parce que la coordination était faite dans certaines exploitations dont les dirigeants ont estimé peu utile de nous communiquer leurs méthodes et les résultats obtenus, soit parce qu'il n'existait ni possibilité ni espoir de pouvoir la réaliser; mais aussi il a pu sembler à certains que l'acuité de la question, la diversité et parfois l'antagonisme des intérêts en présence rendaient délicat, dangereux même de prendre publiquement position...

L'auteur de ce rapport, M. JACOBS, Directeur Général de la Société Nationale des Chemins de fer vicinaux de Belgique, avait quelque raison d'afficher un scepticisme presque découragé.

C'est qu'en Belgique, la situation des chemins de fer à voie normale et à voie étroite est très particulière.

La Belgique, dont la superficie atteint

(1) Voir *Bulletin du Congrès des chemins de fer*, numéro d'avril 1932.

à peine 30 000 km² est couverte d'un réseau ferré de 4 900 km. à voie normale et de 4 800 km. à voie vicinale, c'est-à-dire à voie étroite.

Chaque kilomètre carré est donc desservi par environ 325 mètres de voie ferrée.

Les lignes vicinales forment un réseau presque complet qui, à quelques exceptions près, permet aux voyageurs comme aux marchandises de se transporter d'un coin du pays à l'autre.

Cette possibilité engageait la Société Nationale des Chemins de fer vicinaux à augmenter ses recettes en assurant des transports à longue distance, alors que dans l'esprit des législateurs qui créèrent cette Société, il ne pouvait pas exister de réseau vicinal à proprement parler. Les lignes vicinales devaient demeurer éparses entre les mailles du grand réseau et amener — à bas prix — vers celui-ci les produits des régions agricoles et ceux des industries établies loin des centres desservis par le grand chemin de fer.

La modification profonde que subit

ainsi l'idée d'où naquirent les chemins de fer vicinaux allait engendrer une concurrence que, sans hésiter, on peut qualifier de paradoxale.

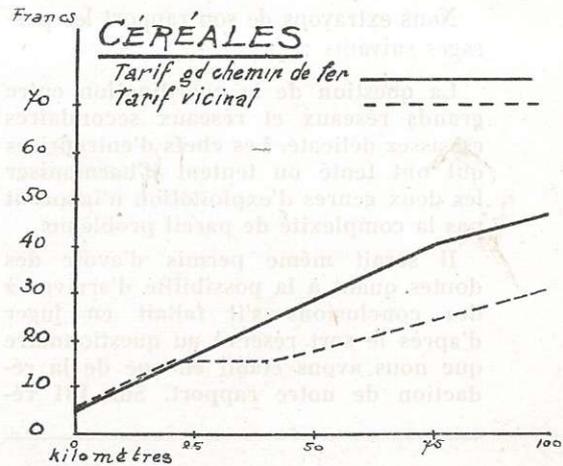
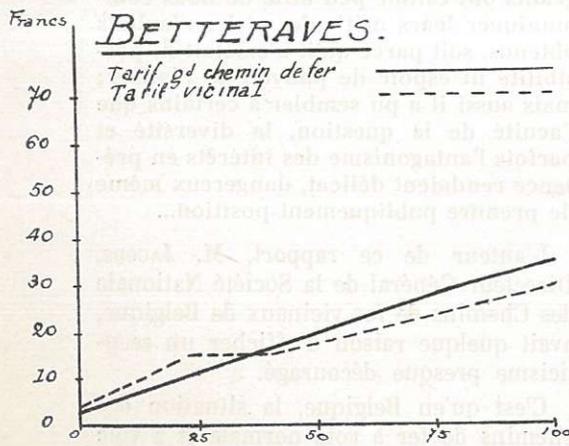
N'est-il pas paradoxal, en effet, que deux Sociétés dans lesquelles les Pouvoirs Publics ont engagé des capitaux importants se livrent une lutte de tarifs au grand dam des finances de la collectivité?

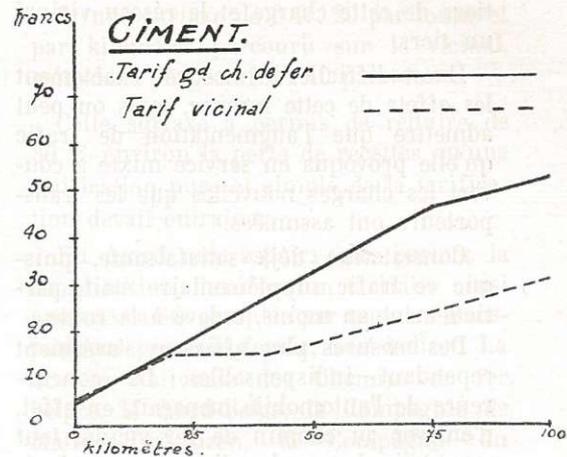
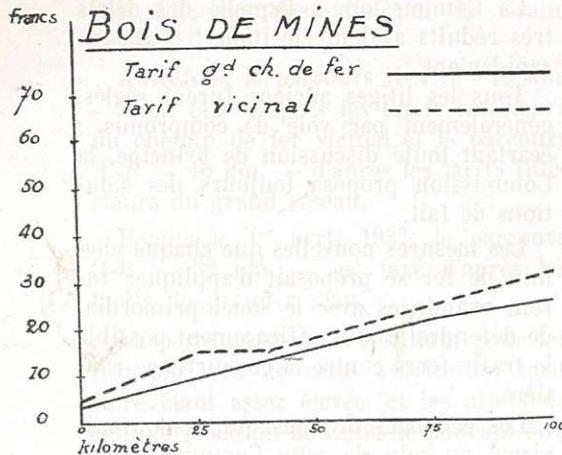
Les dirigeants des deux réseaux s'en rendirent compte et, de concert, ils recherchèrent le moyen d'obtenir une répartition du trafic en fonction des propriétés particulières de chaque réseau.

De multiples expériences furent tentées, mais aucune ne fut couronnée d'un succès réel.

Les échecs auxquels se heurtèrent les tentatives les plus séduisantes provenaient, en ordre principal, des tarifications nettement différentes applicables sur chacun des réseaux.

Les diagrammes ci-dessous tracent, pour quelques marchandises, les taxes en vigueur sur les lignes à voie normale et sur celles à voie étroite.





Ces diagrammes mettent en relief la différence considérable qui existe entre les deux tarifications.

On pouvait envisager une répartition du trafic en adoptant l'acheminement des transports par la voie la plus courte, mais, pour ce faire il fallait appliquer sur le réseau vicinal la tarification en vigueur sur le grand réseau. Cette solution, la plus logique à première vue, dut être abandonnée pour plusieurs raisons dont nous n'en retiendrons que deux :

1° La tarification d'un grand réseau est, forcément, assez compliquée. Elle est inspirée par les exigences mouvantes du commerce et de l'industrie. Le réseau vicinal ne doit pas obéir aux mêmes préoccupations et son personnel, disséminé dans les campagnes, composé souvent d'unités temporaires embauchées sur place, ne trouve pas l'occasion de se familiariser avec des prescriptions tarifaires d'une incontestable complexité;

2° Si le chemin de fer vicinal adoptait dans tous les cas, la tarification du grand réseau, les transports auraient une tendance plus grande encore à fuir le parcours mixte pour demeurer constamment

sur le réseau vicinal. En effet, le transport mixte entraîne un rebondissement des taxes au point d'échange ainsi que des frais de transbordement.

La charge supplémentaire résultant de ces deux causes et la dégressivité des tarifs permettraient d'allonger sensiblement le parcours sur le réseau vicinal sans qu'il en résultât une taxe plus élevée qu'en service mixte.

Il semblait donc que ce ne fût pas par des mesures tarifaires qu'une solution pût être obtenue.

Mais la concurrence de la route devenait de plus en plus aiguë et devant le danger qu'elle présentait pour les deux réseaux, une attitude passive ne pouvait plus être maintenue : il fallait qu'ils unissent leurs efforts et qu'ils renoncent à se concurrencer mutuellement pour résister aux attaques dont tous deux sentaient les désastreux effets.

La première mesure qu'ils prirent fut l'abrogation des frais de transbordement aux points d'échange. Les marchandises étaient dorénavant transbordées par les soins et aux frais des transporteurs. Les grands réseaux supportèrent les deux

tiers de cette charge et le réseau vicinal un tiers.

Il est difficile de mesurer exactement les effets de cette mesure, mais on peut admettre que l'augmentation de trafic qu'elle provoqua en service mixte a couvert les charges nouvelles que les transporteurs ont assumées.

Constatation déjà satisfaisante, puisque ce trafic supplémentaire était, partiellement au moins, enlevé à la route.

Des mesures plus efficaces s'avéraient cependant indispensables. La concurrence de l'automobile menaçait, en effet, d'enlever au chemin de fer vicinal tout son trafic de marchandises. Le grand réseau en aurait évidemment ressenti le contre-coup.

Les dirigeants des deux chemins de fer décidèrent alors la création d'une commission, appelée « Commission mixte », composée de délégués de chacun des deux réseaux.

Elle reçut pour mission :

a) de liquider dans un esprit d'équité et de confiance réciproque tous les litiges nés à l'époque où les deux chemins de fer se faisaient la concurrence;

b) d'étudier les répercussions de toutes les décisions que l'un des réseaux envisagerait de prendre et qui pourraient à quelque titre que ce soit, intéresser l'autre réseau;

c) de rechercher le moyen d'obtenir une coordination réelle de l'activité des deux réseaux.

La Commission, à laquelle des délais très réduits avaient été impartis, aboutit rapidement.

Tous les litiges anciens furent réglés, généralement par voie de compromis : écartant toute discussion de principe, la Commission proposa toujours des solutions de fait.

Les mesures nouvelles que chaque chemin de fer se proposait d'appliquer furent examinées avec le souci primordial de défendre le plus efficacement possible le trafic ferré contre la concurrence routière.

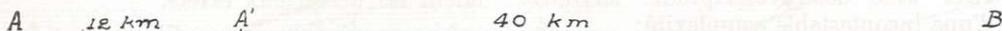
Les échanges de vues qui se poursuivirent au sein de cette Commission eurent pour résultat indirect — mais combien heureux! — de faire comprendre à chaque réseau les nécessités de l'autre et de placer les discussions dans une atmosphère de complète objectivité.

Restait à résoudre la question de la coordination proprement dite.

Après de nombreuses études, la Commission aboutit aux conclusions que nous analysons ci-après et qui furent approuvées par les autorités compétentes de chaque réseau :

Le réseau vicinal conserve sa tarification propre pour tout le trafic circulant sur les lignes vicinales exclusivement.

Lorsqu'il s'agit du trafic mixte, la tarification du grand chemin de fer est prolongée — sans rebondissement au point d'échange — sur le chemin de fer vicinal. L'exemple suivant fixera les idées à ce sujet :



La station d'origine *A* est desservie par le chemin de fer vicinal.

La station *A'* est le point où se fait

l'échange entre le Vicinal et le Grand Réseau.

B est la station de destination de l'en-

voi. Elle est desservie par le Grand Réseau.

Autrefois, le parcours A-A' — 12 km. — était taxé d'après les tarifs intérieurs du chemin de fer vicinal et le parcours A'-B — 40 km. — d'après les tarifs intérieurs du grand réseau.

Depuis le 1^{er} avril 1937, le parcours A-B — 52 km. — est taxé d'après les tarifs du grand réseau.

La perte de recettes résultant pour les transporteurs de cette unification tarifaire étant assez élevée, et les effets de cette tarification nouvelle ne pouvant être mesurés, la formule de l'unification a été légèrement amendée : l'envoi effectué en service mixte paie pour le parcours total (A-B) la taxe résultant des tarifs du grand réseau, mais est frappée d'une taxe supplémentaire de 0 fr. 20 par tonne et par kilomètre parcouru sur le réseau vicinal, avec minimum de 0 fr. 20 par envoi.

Dans l'exemple cité ci-dessus, l'envoi expédié de A en B payera donc :

1° la taxe du grand réseau pour une distance de 52 km.;

2° une surtaxe de 0 fr. 20 par tonne et par kilomètre parcouru sur le vicinal, soit, dans l'espèce fr. 2.40 par tonne.

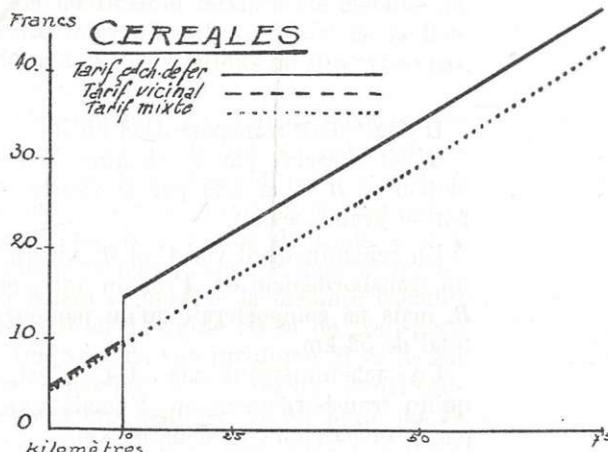
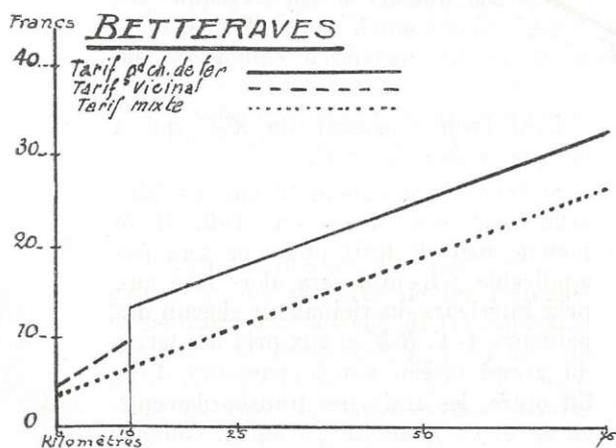
Cette surtaxe a permis de réduire de 30 % environ la perte de recettes qu'une unification pure et simple de la tarification devait entraîner.

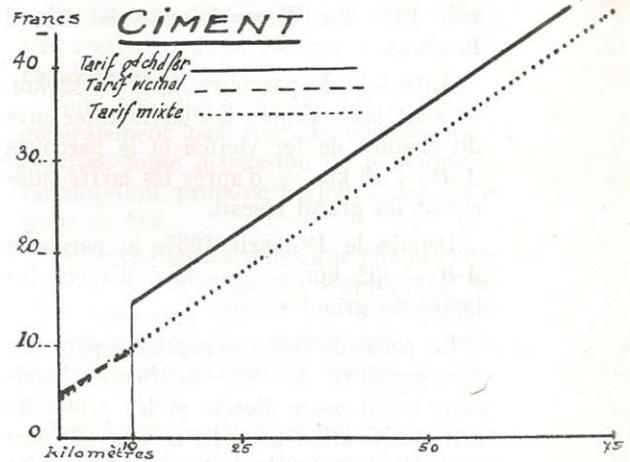
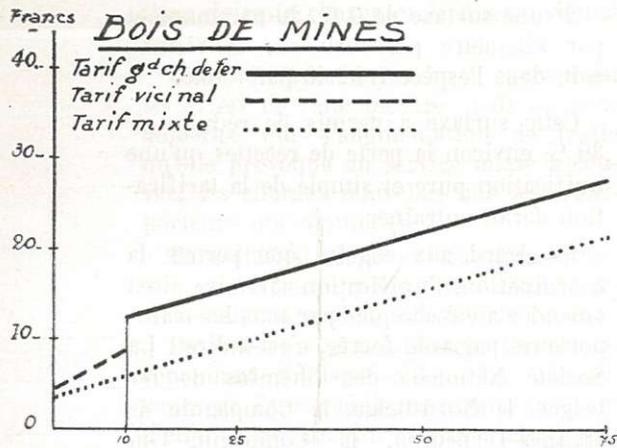
Eu égard aux espoirs que permet la coordination, l'unification tarifaire ainsi amendée a été acceptée par tous les transporteurs par voie ferrée, c'est-à-dire : La Société Nationale des Chemins de fer belges, le Nord-Belge, la Compagnie de Malines-Terneuzen, la Compagnie du Chemin de fer de Chimay et la Société Nationale des Chemins de fer vicinaux.

L'avenir dira si la surtaxe de 0 fr. 20 par tonne-kilomètre doit être maintenue, mais, malgré elle, la réduction des prix de transport qui résulte de l'unification est appréciable. Les quelques graphiques ci-dessous en fournissent le témoignage.

L'unification tarifaire exigeait un accord sur les acheminements.

En principe c'est d'après la règle de la voie courte que les itinéraires ont été

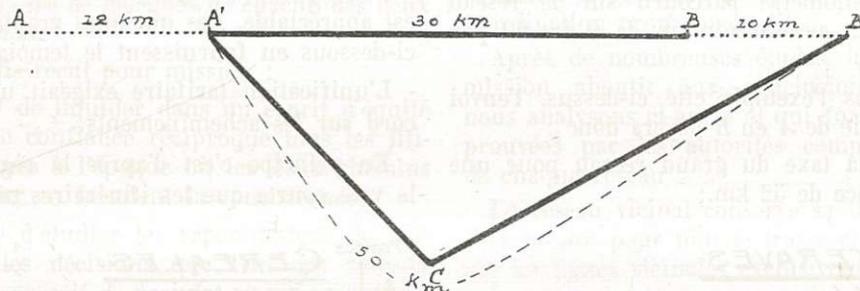




établis. Cette règle a cependant subi deux correctifs :

1° Il fallait éviter des transbordements supplémentaires inutiles.

La figure ci-après précise un cas où le transport peut être effectué avec un seul ou avec deux transbordements :



Il s'agit d'un transport de A en B', A est desservi par le chemin de fer vicinal et B' à la fois par le vicinal et par le grand réseau.

Un acheminement via A' et B exigerait un transbordement en A' et un autre en B, mais ne comporterait qu'un parcours total de 52 km.

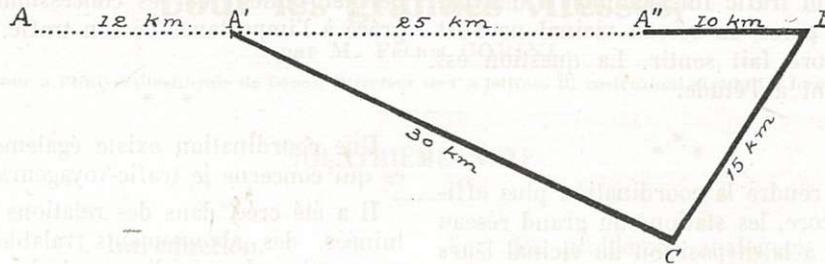
Un acheminement via A'-C n'exige qu'un transbordement en A' mais comporte un parcours total de 62 km.

C'est l'acheminement via A'-C qui a été prévu dans le tarif.

Si l'expéditeur entend néanmoins faire acheminer son envoi via A'-B, il le pourra, mais le tarif mixte ne sera pas applicable : L'envoi sera alors taxé aux prix intérieurs du vicinal sur chacun des parcours A-A', B-B' et aux prix des tarifs du grand réseau sur le parcours A'-B. En outre, les frais des transbordements en A' et en B seront portés en compte,

alors que ces frais sont supportés par les transporteurs pour les envois soumis au tarif mixte.

2° La tarification mixte doit rétablir



Un envoi originaire de *A*, desservi par le vicinal, est à destination de *B*. Il peut être acheminé via *A'-A''* et via *A'-C*.

Le premier itinéraire comporte un parcours total de 47 km. dont 37 km. sur le réseau vicinal. Le deuxième itinéraire comporte un parcours total de 57 km. dont 12 km. seulement sur les lignes vicinales.

L'échange, en service mixte, devra obligatoirement avoir lieu en *A'*, mais l'expéditeur, ici encore, pourra recourir aux tarifs scindés s'il y trouve un avantage. Il est entendu que, dans ce cas, les frais de transbordement en *A''* ne seront pas supportés par le chemin de fer.

On peut dire que, d'une manière générale les points d'échange ont été fixés en tenant compte des itinéraires que les envois suivaient avant la mise en vigueur du tarif mixte.

* * *

Nous avons indiqué plus haut que l'organisation des chemins de fer vicinaux ne pouvait s'accommoder de la complexité des tarifs du grand réseau. Aussi les stations vicinales n'ont-elles pas été chargées d'assurer la taxation des envois. C'est la station d'échange qui dresse la

le chemin de fer vicinal dans le rôle qui lui incombe, c'est-à-dire d'assurer les transports sur de petites distances.

« feuille de route » et y mentionne la taxe totale. La station vicinale se borne à dresser une feuille de route de ou pour la station d'échange et y indique la taxe qu'elle aurait perçue si la tarification mixte n'existait pas. Ce document permettra de déterminer au moment opportun dans quelle mesure le réseau vicinal aura participé au sacrifice que la tarification mixte impose aux transporteurs.

Lorsqu'une expérience assez longue aura établi en proportion de quels éléments le sacrifice varie, cette statistique sera abandonnée et la participation du vicinal sera fixée d'une façon forfaitaire.

La tarification mixte a été étendue au trafic international au départ de la Belgique dans les relations où il n'existe pas de tarif direct.

L'expéditeur, dont l'usine est desservie par le chemin de fer vicinal, indique comme station d'expédition, la station d'échange avec le grand réseau. Cette dernière crée la « feuille de route » et y indique la taxe jusqu'à la gare frontière, en tenant compte de la distance calculée à partir de l'origine réelle du transport.

Du point de vue juridique, il va de soi que le parcours sur le réseau vicinal continue à être régi par la loi belge du 25 août 1891 et que le transport ne se place

sous l'égide de la C.I.M. qu'à partir de la station d'échange qui seule timbre la lettre de voiture.

La nécessité d'étendre ce système aux envois du trafic international à destination de gares du réseau vicinal ne s'est pas encore fait sentir. La question est cependant à l'étude.

* * *

Pour rendre la coordination plus efficace encore, les stations du grand réseau ont mis à la disposition du vicinal leurs services de prise et de remise à domicile.

Un envoi arrivant dans une station vicinale établie dans une localité où le grand réseau possède un service de camionnage, peut donc être remis au domicile du destinataire. De même un envoi à effectuer exclusivement par chemin de fer vicinal peut être conduit du domicile de l'expéditeur à la gare vicinale.

Dans la plupart des cas, le trafic marchandises du chemin de fer vicinal est insuffisant pour que le vicinal organise

lui-même un service de prise et de remise à domicile. En recourant au camionnage du grand chemin de fer, le vicinal bénéficie des conditions avantageuses que ce dernier obtient de ses concessionnaires, grâce à l'importance de son trafic.

* * *

Une coordination existe également en ce qui concerne le trafic-voyageurs.

Il a été créé, dans des relations déterminées, des abonnements valables sur une section donnée du grand chemin de fer et sur une autre section du chemin de fer vicinal.

D'autre part, lorsqu'une station vicinale accuse un trafic d'une certaine importance, les principales gares du grand réseau délivrent des billets pour cette station vicinale.

La coordination est ainsi réalisée dans toute la mesure où elle peut être utile au public et où elle peut répondre aux efforts de la concurrence.