

Quand les taxes sur les carburants sont en hausse...

DEPUIS que le Gouvernement a manifesté son intention de majorer les droits d'entrée sur les carburants liquides, des voix s'élèvent de toutes parts pour dénoncer, dans cette intention, l'aboutissement d'un sombre complot tramé par le chemin de fer contre ses concurrents de la route et de la voie d'eau.

C'est faire bon marché de l'autorité du Gouvernement que de supposer que celui-ci se fait l'exécuteur des bas desseins prêtés gratuitement au chemin de fer.

En outre, le nouvel impôt sur le gasoil représente pour le Chemin de fer une dépense annuelle supplémentaire de 3 millions. Le Chemin de fer manierait-il si maladroitement un couteau à double tranchant?

* * *

Ceci permet de mesurer une nouvelle fois combien, malgré quatre mois de guerre à nos frontières, les Belges persistent à faire passer tous les problèmes sous le gabarit de leurs intérêts particuliers, de leurs commodités et de leur parti pris.

Assurément, la plupart de nos compatriotes accueilleront par de larges signes approbateurs les plaidoyers en faveur d'une politique économique et financière de guerre qui permette de trouver les ressources nécessaires au financement des mesures de mobilisation dont dépend la sécurité du pays.

Dans le domaine économique, il faut réduire les importations, augmenter les exportations et mettre à la disposition du trésor le solde positif de notre balance commerciale.

Dans le domaine financier, il faut réduire les besoins personnels et augmenter d'autant la marge disponible pour le receveur des contributions, c'est-à-dire, le trésor.

Mais dès qu'il s'agit d'appliquer ces principes, la lutte sourde commence. L'esprit public descend dare dare du plan national au plan particulier et chacun de chercher hâtivement les arguments spécieux ou saugrenus qui lui permettent de démontrer que les choses iront mieux si les principes ne lui sont pas appliqués.

Il n'est peut-être aucun autre domaine en Belgique que le domaine des transports, où, dès le début des hostilités, les lignes directrices d'une politique nationale de guerre se soient affirmées avec plus d'évidence et de clarté.

Tributaire de l'étranger pour tout le matériel et le carburant du transport automobile, la Belgique se suffit à elle-même pour le matériel et le combustible de ses chemins de fer. Son réseau de 10.000 Km. de voies ferrées atteint toutes les localités de quelque importance et le Chemin de fer a, dès le mois d'octobre, étendu son organisation de prise et de remise à domicile sur tout le pays.

N'est-il, dès lors, pas évident et clair que le Chemin de fer, par la force des choses, doit être la cheville de notre économie de guerre? S'il fallait nous en convaincre, cueillons dans un factum publié par les adversaires du chemin de fer, entre la mobilisation de 1938 et celle de 1939, les éléments d'une autre politique de guerre :

« Le Chemin de fer appartient au passé. Il faut tracer des autostrades à la place des voies ferrées. Le camion automobile a détrôné le vieux train poussif, prisonnier de ses rails. Le pays se ruine à maintenir en vie un réseau ferré, etc... »

Il suffit d'évoquer cette hypothèse pour qu'elle sombre aussitôt dans le ridicule.

L'évidence des choses a beau conférer au Chemin de fer une primauté dans notre économie de guerre; les adversaires du Chemin de fer ne parviennent pas à s'élever au-dessus de leurs préoccupations mesquines et prêtent au Chemin de fer des intentions de maquignon. Selon eux, le Chemin de fer veut abuser du regain d'intérêt que lui confèrent les événements pour étrangler ses concurrents.

Constatons simplement que si les situations étaient renversées, c'est-à-dire, si c'était le Chemin de fer qui avait vu ses moyens d'action diminués en raison de la guerre, ceux qui ont toujours à la bouche le mot « étrangler » n'auraient pas manqué d'exploiter la situation pour réaliser les prophéties annoncées dans leurs documents de propagande.

Le Chemin de fer, au contraire, continue à prétendre, aussi bien pour le temps présent que pour le temps de paix, qu'une coordination des moyens de transports est indispensable.

Et puisque les arguments tirés de la nécessité nationale de conserver en Belgique un réseau ferré actif et bien outillé sont suspects aux yeux de nos adversaires, nous irons chercher nos arguments chez eux, et notamment, dans la grande misère qui depuis des mois frappe nos bateliers.

Dans un article de l'*Echo de la Bourse* du 22 novembre, que nous avons déjà cité dans un précédent numéro du *Rail*, il est établi que le relèvement des taxes sur le gasoil représente, pour chaque batelier, une dépense supplémentaire de 900 francs par mois.

Et l'*Echo de la Bourse* d'ajouter : « Pour bien » se rendre compte de ce que signifie ces » 900 francs pour un modeste batelier, il faut » connaître la situation de notre navigation » intérieure. Cette situation se résume en une » courte phrase : elle est lamentable. Les motifs : » le trafic a considérablement diminué et le » batelier, pour « glâner » de quoi gagner sa vie, » doit accepter des transports à un fret de » misère.

» S'imagine-t-on bien, dans ces conditions, » la signification de 900 francs par mois dans » le budget actuel d'un batelier? Pour beau- » coup d'entre eux, ils représentent plus que leur » gain mensuel. Pour les autres, c'est une dépense » qui ne leur permettra même plus de vivre » avec un semblant de décence. »

L'*Echo de la Bourse* érige donc en principe que tout accroissement des frais généraux ou des dépenses d'exploitation du batelier doit venir en déduction du gain que celui-ci réalise.

Ce principe nous paraît essentiellement faux.

Tout industriel, tout commerçant, fait varier son prix de vente avec son prix de revient. Lorsque celui-ci augmente, celui-là suit une courbe parallèle. Seul le batelier ferait exception à la règle.

Mais où conduit le principe avancé par l'*Echo de la Bourse*? Tout simplement à la mort par inanition de tous les bateliers de Belgique.

Notons que cette mort certaine n'a pas pour cause exclusive l'augmentation du prix du gasoil. Elle surviendra tout aussi infailliblement lorsque le prix du pain, des pommes de terre, des vêtements et autres objets de première nécessité

indispensables à la vie du batelier, de sa famille et de son aide, marquera une tendance à la hausse et dépassera le montant du gain du batelier.

Cette situation est malheureusement aussi vraie que stupide.

On proclame, d'une part, que les bateliers, les transporteurs routiers et même les chemins de fer — pour ces derniers les événements s'en sont chargés — sont indispensables à la vie économique du pays. D'autre part, ces transporteurs sont mis dans l'impossibilité de vivre. On ne conçoit pas un régime économique basé sur le postulat qui condamne à la ruine des transporteurs déclarés par ailleurs indispensables.

Nous vivons cependant sous l'empire de ce paradoxe.

Il est évidemment simple d'expliquer cette situation par l'argument « du Chemin de fer étrangleur de ses concurrents ». Malheureusement, l'argument tombe à faux dans le cas présent.

En l'espace de quelques semaines, les frets ont baissé de 50 % dans les principales relations fluviales. Et cependant, le Chemin de fer n'a réduit aucun de ses tarifs. Ceux-ci sont actuellement au moins le triple de ceux de la batellerie dans la plupart des relations communes au chemin de fer et à la voie d'eau.

Nos bateliers peinent pour un salaire de famine ou chôment le long des quais déserts. Ceux qui faisaient profession de défendre les intérêts de la batellerie prétendaient naguère encore que le batelier avait fait sa propre coordination et n'avait pas besoin de cette coordination perfide que lui offrait le Chemin de fer.

Mais alors, pourquoi, en cette période de transports abondants, avec une marge de 1 à 3 au moins sur les prix de transport du Chemin de fer, le batelier chôme-t-il et connaît-il la misère imminente?

Trop d'intérêts de tiers, qui ne sont pas des transporteurs, se sont ancrés sur l'existence du batelier et ont finalement supplanté les intérêts spécifiquement professionnels du transporteur par eau.

Ce n'est faire injure à personne que de constater après un siècle d'évolution de l'exploitation des voies ferrées, que le Chemin de fer ne serait pas, dans le monde entier, le formidable outil qu'il est encore aujourd'hui, si, pour

déterminer ses conditions d'existence et d'exploitation, il avait subi la voix prépondérante et forcément intéressée d'intermédiaires commissionnaires ou de pourvoyeurs de toutes espèces.

La psychologie du batelier est actuellement telle qu'il considère, comme un apanage de sa liberté, le droit de discuter perpétuellement ses conditions d'existence avec ceux qui font métier de ravalier son gain. Le batelier découvrirait-il un jour que ce n'est pas aliéner sa liberté — au contraire, que c'est mieux l'exercer

— que de s'entendre avec les autres transporteurs pour fixer lui-même la rémunération de son travail dans la limite de ce que peut supporter l'intérêt général du pays?

Le batelier paie par la misère ou le chômage l'illusion de liberté au nom de laquelle des plaideurs mercenaires, qui font profession de le défendre, l'engagent à repousser l'idée d'une coordination des transports.

L. B.