

La loi du 3-7-1964

La nouvelle loi est un pas en avant vers une politique coordonnée des transports,



mais il reste encore d'autres réformes à obtenir, notamment l'égalisation des charges concernant les frais de l'infrastructure.

La direction C. est en pleine campagne de réforme tarifaire. Nous en reparlerons en février prochain. Mais savez-vous qu'à l'origine de ce travail de longue haleine se trouve une loi sortie au début des vacances et qui, pour cette raison sans doute, n'a pas eu de publicité en rapport avec son importance ?

Une situation anachronique.

En novembre 1958 (*Le Rail* n° 27), M. Bruegelmans nous avait expliqué pourquoi il fallait coordonner les transports, c'est-à-dire assurer la coexistence des différents transporteurs, en permettant une saine concurrence, de manière à faire effectuer chaque transport par le moyen le plus qualifié, au coût le plus bas pour la collectivité.

Pour mieux faire comprendre la nécessité de cette coordination, l'auteur remontait dans le passé, et spécialement au 25 août 1891, date fatidique, si l'on peut dire.

Comment se présentaient, à cette époque lointaine, les différents moyens de transport qui étaient en compétition en Belgique ?

Le chemin de fer, né en 1835, avait depuis longtemps passé sa crise de croissance. Son réseau couvrait déjà 4.434 kilomètres (sans compter les 838 kilomètres de lignes vicinales) et offrait à la clientèle des conditions, excellentes pour l'époque, de prix, de vitesse, de régularité et de sécurité. En présence de ce géant, les routes et les voies d'eau faisaient plutôt figure de parents pauvres : elles n'avaient pas pris l'extension qu'elles connaissent aujourd'hui.

Le chemin de fer offrait de tels avantages, il appelait si forcément la clientèle, il avait acquis une telle puissance, qu'il était impossible de lui refuser le caractère d'un monopole de fait pour la plus grande partie des transports. « Le public, disait-on, ne peut se passer du rail, et, la protection de la concurrence faisant défaut, il est obligé, si la loi n'intervient pas, de subir les conditions du rail, sans discussion ».

Telle fut l'origine de la loi du 25 août 1891, qui imposait au chemin de fer :

- L'obligation d'accepter au transport toutes les marchandises ;
- L'obligation de signaler, par la voie du « Moniteur », les tarifs en vigueur et d'en publier les prix et les conditions ;
- L'interdiction de conclure avec des clients des traités particuliers dérogeant aux prix et aux conditions des tarifs ;
- L'obligation de fournir les wagons en suivant l'ordre des demandes, avec des délais réduits — deux ou quatre jours suivant le nombre — et d'effectuer les transports dans l'ordre de leur présentation, sans donner aucune préférence aux clients réguliers.

Le chemin de fer fut ainsi contraint de toujours tenir ses installations et son matériel au niveau du trafic le plus important et de traiter sur un même pied ses clients de tous les jours et les occasionnels.

Depuis 1891, de profondes modifications sont intervenues. Les usagers peuvent choisir entre divers moyens de transport. Le monopole de fait qui était la cause première de la législation de 1891 n'existe plus depuis longtemps.

Cette année enfin, le pouvoir législatif s'est préoccupé de cette situation anachronique et a voté une loi (loi du 3-7-64, *Moniteur* du 24-7-64) qui adapte les textes légaux surannés.

Quelles sont les idées fondamentales de la nouvelle loi ?

D'abord, pour ce qui est de l'obligation de transporter, on admet que le chemin de fer doit, en principe, continuer à supporter la charge de service public, avec la restriction

modifiant la loi de 1891

toutefois que le transport demandé doit pouvoir être effectué au moyen d'un matériel normal et que le chemin de fer ne doit pouvoir faire face qu'aux besoins réguliers du trafic. Cette dernière notion implique que le chemin de fer n'est pas tenu de posséder un parc de matériel dont une partie n'est pas régulièrement utilisée et n'est donc pas rentable.

D'autre part, la nouvelle loi prévoit qu'un arrêté royal peut autoriser le chemin de fer à supprimer totalement ou partiellement un service de transport (ne pas confondre avec la suppression de lignes). Des perspectives sont ainsi ouvertes de voir, dans l'avenir, l'obligation de transporter s'assouplir de plus en plus, pour autant que l'économie nationale ne soit pas, de ce fait, mise en péril.

Pour ce qui concerne les tarifs, la grande innovation réside dans la faculté qui est donnée au chemin de fer de conclure des contrats de transport dont les prix et les conditions ne doivent pas être publiés au *Moniteur*. Il est toutefois requis que ces contrats améliorent la situation financière de la S.N.C.B., ce qui revient à dire que le prix de revient du transport doit au moins être couvert, et qu'ils ne soient pas en contradiction avec la politique des transports du Marché commun.

La nouvelle loi comporte encore un assouplissement des conditions d'acceptation et d'expédition. Les marchandises ne doivent plus être expédiées dans l'ordre de leur remise et on a supprimé les délais légaux dans lesquels les wagons doivent être fournis et les envois effectués. Enfin, le soin est laissé au chemin de fer (compte tenu notamment de l'instauration de la semaine de cinq jours et de l'évolution future dans ce domaine) de fixer les jours où les prestations de transport seront effectuées.

Par ces nouvelles mesures, le caractère industriel de l'exploitation ferroviaire, voulu lors de la création de la S.N.C.B. en 1926, a été confirmé : on a donné au chemin de fer les moyens de mieux défendre ses intérêts commerciaux et d'assu-

rer la rentabilité de l'entreprise. Sur l'actuel marché concurrentiel des transports, ces moyens ne signifient rien de plus ni rien de moins qu'une égalisation avec les possibilités dont disposent d'autres moyens de transport. La nouvelle loi est un pas en avant vers une politique coordonnée des transports.

Ce qui reste à obtenir.

La coexistence normale du rail et des autres modes de transport postule encore d'autres réformes, notamment :

- L'égalisation des charges concernant les frais de l'infrastructure (si le chemin de fer doit en garder la charge, les transports par route — en particulier les véhicules lourds — ainsi que les transports par eau doivent, à leur tour, supporter toutes les dépenses qui leur incombent) ;
- L'extension aux transports routiers des obligations tarifaires qui n'ont pas été enlevées au chemin de fer ;
- La suppression ou l'atténuation des privilèges dont jouissent les transporteurs privés dans le domaine fiscal, et par la possibilité laissée à l'utilisateur d'assurer lui-même ses propres transports lorsque cette solution lui est avantageuse, en continuant à profiter des moyens étendus et de la garantie que lui donne à tout moment une organisation des transports publics ;
- La rémunération équitable — sans que celle-ci puisse, en aucune manière, avoir le caractère d'une subvention — des charges et des obligations qui restent imposées au chemin de fer ;
- La coordination des investissements dans le domaine des transports pour éviter que des projets, parfois grandioses, relatifs à la construction ou à la modernisation de routes ou de canaux, soient étudiés et réalisés sans qu'on tienne compte assez de l'existence du rail.

AVIS AUX AMATEURS DE PHOTOS ET DE TIMBRES

Du samedi 5 au dimanche 13 décembre, au théâtre de l'ancien Eden, boulevard J. Bertrand, à Charleroi, se tiendront le 8e Salon national des Cheminots photographes et le 3e Salon national des Cheminots philatélistes. Vous y êtes cordialement invités.



LE THÉÂTRE NATIONAL DES CHEMINOTS ATTEND VOTRE COLLABORATION

Les cheminots désireux de faire partie de la troupe du T. N. C. peuvent adresser leurs demandes à M. JOORIS, Délassements intellectuels, 76, rue Belliard, Bruxelles 4.

ÉCHECS

Le tournoi cheminot d'échecs « Benelux », qui s'est déroulé à Bruxelles à la fin d'octobre dernier, a été remporté par les Belges (7 points) devant les Néerlandais (7 points) et les Luxembourgeois (4 points).



R. VERLINDEN,
champion des cheminots belges