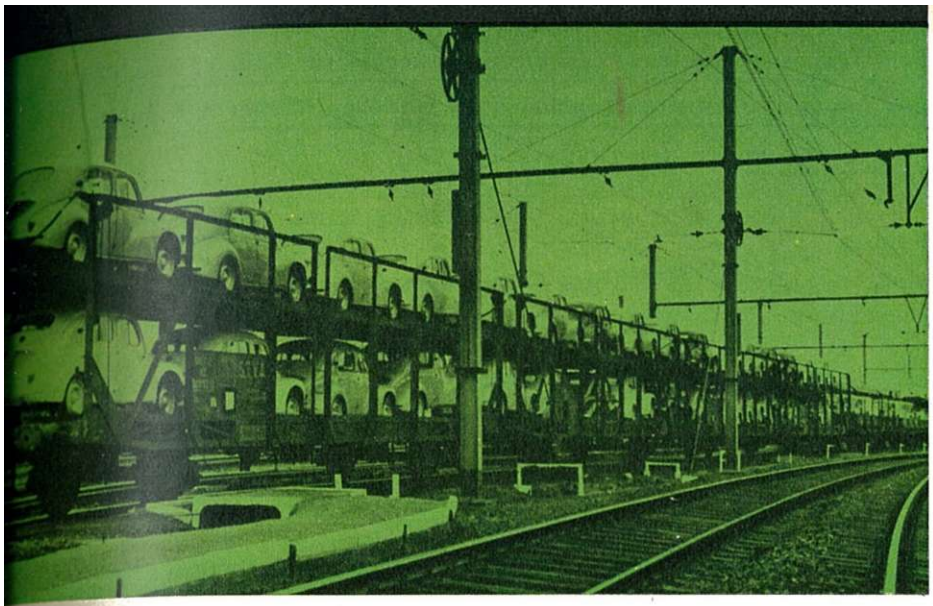
0.16.2.073.43/443

A PROPOS du TRANSPORT des MARCHANDISES PAR WAGONS COMPLETS



SOUS ce titre, nous avons publié, en juillet 1963 (*Le Rail* n° 83), un entretien que nous avions eu avec M. Lokker, secrétaire de direction au Bureau 61.31. Cela avait eté pour nous l'occasion de faire un petit tour d'horizon de notre politique commerciale et des perspectives de notre trafic par wagons complets. Depuis, nous savons que la nouvelle loi du 3 juillet 1964 (*Le Rail* n° 100) a modifié le cadre légal de notre activité et que les tarifs de la Société ont été modifiés le 1er janvier 1965. Une nouvelle visite s'imposait.

Sur le plan pratique, en quoi la nouvelle loi du 3 juillet 1964 va-t-elle modifier les méthodes de travail de la S.N.C.B. ?

Disons que cette loi a le mérite de desserrer quelque peu le corset devenu trop étroit de la loi de 1891. Nous pourrons respirer un peu mieux, sans pour cela que soient résolus tous les problèmes de la Société. Car, en fait, dans l'égalisation des conditions de départ des différents modes de transport, nous obtenons quelque chose de positif sur deux points seulement :

— L'atténuation de l'obligation de transporter, dans le sens que nous ne devons plus faire face qu'aux besoins normaux du trafic ;

— La possibilité de conclure des traités particuliers non publiés.

En pratique, nous pouvons donc :

— Refuser d'assurer les transports remis au chemin de fer exceptionnellement, par exemple lorsque la voie d'eau est gelée ;

— Adapter les prix de transport au cas particulier des entreprises.

Prenons le premier point : irons-nous jusqu'à refuser un transport sous prétexte qu'il est normalement assuré par un autre mode de transport temporairement défaillant ?

Bien sûr, sur le plan légal, nous le pouvons. Sur le plan pratique, nous aurons intérêt à le faire en cas de pénurie de matériel pour soigner les clients réguliers du chemin de fer. Il va de soi que nous accepterons de jouer le rôle de « dépanneur » dans la mesure où, après avoir servi nos clients réguliers, il resterait du matériel disponible. De plus, de tels transports de dépannage seront exécutés sur la base des prix normaux.

N'avez-vous pas l'impression d'exagérer cette notion de dépannage ?

Bien sûr, tous les hivers ne sont pas du calibre de 1963, mais il est normal qu'une usine nous garantisse tout au long de l'année une part équitable du trafic pour se prémunir contre les aléas des autres modes de transport. Elle bénéficiera d'une sécurité qui mérite d'être rétribuée par un écart de prix en faveur du chemin de fer, en quelque sorte une prime d'assurance couvrant la régularité du trafic. Songez à ce que doit coûter à la S.N.C.B. le maintien d'un parc excédentaire onze mois par an, et vous verrez que le sacrifice financier que la Société devrait consentir pour dépanner le client occasionnel est sans rapport aucun avec les tarifs.

D'accord, mais, pour voir tout à fait clair dans la situation et pour parler aussi de ces fameux traités particuliers, supposons que nous soyons ici M. X..., chef du service « Transport » d'une usine qui expédie annuellement 250.000 t par eau à l'exportation maritime. Que nous proposeriez-vous ?

Si vous permettez, je continue les suppositions :

— Le prix normal par chemin de fer serait 150 fr/t, celui de la voie d'eau 100 fr/t ;

— Au cours des dernières années, la S.N.C.B. vous a dépanné dans la mesure ci-après : 1962, 20.000 t ; 1963, 50.000 t ; 1964, 10.000 t.

Votre comptable pourra vous dire que vous avez payé, en frais de transport :

1962 :
100 × 230.000 + 150 × 20.000 = 26.000.000 fr.

1963 :
100 × 200.000 + 150 × 50.000 = 27.500.000 fr.

1964 :

100 × 240.000 + 150 × 10.000 = 25.500.000 fr.

soit en moyenne :

1962 : 104 fr/t.
1963 : 110 fr/t.
1964 : 102 fr/t.
} moyenne 105,33 fr/t.

A présent, comme le chemin de fer, même au prix normal de 150 fr/t, n'est plus obligé de vous dépanner, votre risque est encore plus lourd que celui de devoir décaisser en moyenne 2 à 10 fr/t selon l'année. Vous risquez de ne plus être à même d'expédier 10.000 à 50.000 t par an. Si votre produit vous laisse un bénéfice de 70 fr/t, c'est 700.000 fr à 3.500.000 fr que vous aurez en moins de dividende à distribuer !

Dès lors, après avoir écouté attentivement votre comptable, vous accueillerez avec plaisir le représentant commercial de la S.N.C.B. qui vous demandera une part équitable de trafic pour sa Société. Si, après des pourparlers laborieux où vous défendrez férocement les intérêts de vos actionnaires et le représentant commercial non moins férocement ceux de la Société, on en arrive à garantir à la S.N.C.B. 100.000 t/an à 120 fr/t, vous n'aurez pas fait une mauvaise affaire. Vos transports vous coûteront :

100 fr × 150.000 = 15.000.000 fr.
120 fr × 100.000 = 12.000.000 fr.

27.000.000 fr.

soit 108 fr/t et, moyennant une prime de 108 — 105,33 = 2,67 fr/t ou 667.500 fr/an, vous y gagnerez toujours et vous serez assuré de voir votre production transportée, quelles que soient les circonstances.

Ceci est évidemment un exemple « en l'air ». En réalité, les écarts entre les frets et les tarifs ne sont pas toujours aussi importants, et l'on évalue généralement que la sécurité et la régularité offertes par le chemin de fer justifient facilement 10 % d'écart.

Bon, supposons que nous arrivons à un accord sur 110, 115 ou 120 F/t, peu importe, alors nous concluons un traité particulier non publié, c'est bien cela ?

Oui, mais, dans ce traité, pour l'exemple donné, vous remarquerez que s'inserre une clause de tonnage dépassant ce qui pourrait être purement et simplement du dépannage. Ce traité pourrait aussi reprendre quantité d'autres trafics pour lesquels nous serions amenés à consentir des prix de concurrence, soit pour conserver du tonnage acquis, soit pour en acquérir. Nous avions jusqu'ici des cas où des entreprises souscrivaient à dix et parfois plus de tarifs spéciaux publiés. A présent, un seul contrat « non publié » peut couvrir l'ensemble des cas.

Tout cela est évidemment très bien, mais le contrat non publié pourra-t-il garder son caractère confidentiel ? Les prix consentis ne deviendront-ils pas le secret de polichinelle ?

Une clause du contrat prévoit que le contractant est tenu au secret. En ce qui concerne la S.N.C.B., le secret sera bien gardé. La taxation ne s'opérera pas par les gares mais au niveau d'un Bureau central de taxations, où un seul fonctionnaire connaîtra les détails du contrat qu'il confiera... à la machine électronique chargée de la taxation et de l'établissement du compte du client. Au niveau de la direction commerciale, par définition, le secret sera bien gardé.

On a également parlé d'une réforme des tarifs au 1er janvier de cette année. En quoi consiste-t-elle et est-elle liée aux contrats particuliers non publiés ?

L'unique aspect de la réforme liée directement à la loi du 3 juillet 1964 est la disparition massive des tarifs spéciaux portant sur des trafics qui font dorénavant l'objet des contrats particuliers non publiés. Ceci n'est pas une réforme à proprement parler, mais le corollaire de l'autorisation de conclure des traités particuliers.

Qu'avons-nous fait d'autre ?

D'abord, nous avons revu nos distances de taxation pour les rendre conformes à la situation actuelle du réseau. On a même déjà tenu compte de la mise en exploitation projetée de la liaison ferroviaire directe entre le pays de Waas et le port d'Anvers via le futur tunnel sous l'Escaut, ainsi que la nouvelle ligne qui desservira les établissements industriels le long de la rive droite du canal de Gand à Zelzate. Les gares n'auront plus à compulser le volumineux fascicule II des distances ; celui-ci est remplacé par 17 brochures partielles comportant chacune les distances tarifées au départ de 50 points de taxation.

Nous avons aussi réduit la nomenclature des marchandises non CECA, dont le nombre de positions tombe de plus de mille à quatre cents. La nouvelle classification facilitera le travail de taxation dans les gares et les travaux statistiques confiés à notre service de mécanographie, ce qui fera en même temps une économie appréciable de papier.

Enfin, à côté de modifications moins importantes, nous avons refondu notre tarification des wagons de particuliers en la rendant plus simple (les taxateurs nous en seront reconnaissants) et en augmentant l'avantage accordé aux propriétaires de wagons qui, par définition, constituent des clients intéressants pour le chemin de fer. Toutefois, nous ne pouvons ici donner tous les détails de cette réforme, la question des wagons de particuliers mérite un exposé plus long.

Nous nous souvenons de notre dernière question lors de notre entretien de juin 1963 : optimiste ou pessimiste ?

Jugez vous-mêmes sur les chiffres. Je complète mon petit tableau :

Trafic en millions de t/km, transports militaires non compris

Trafics :	*1958*	*1961*	*1962*	*1963*
Intérieur	1.517	1.519	1.541	1.578
Exportation	902	955	940	1.023
Importation	2.025	2.434	2.432	2.387
Transit	1.334	1.499	1.507	1.791
	5.778	6.407	6.420	6.780

Nous ne connaissons pas encore les résultats définitifs pour 1964, mais ils seront très proches de ceux de 1963, année exceptionnelle en ce qui concerne les premiers mois de l'année du fait du gel de la voie d'eau.

En conséquence, nous sommes plutôt satisfaits de la situation présente. Pour l'avenir, nous vous dirons qu'il y a la Moselle, que l'on élargit des canaux, que l'on développe les routes et que la consommation du charbon va en diminuant. Si, malgré cela, nous avons confiance, c'est que nous connaissons les possibilités techniques et commerciales de la Société. Tous les cheminots savent que, pour maintenir nos positions et surtout pour progresser, il nous faut lutter. Une modification d'un texte de loi est peu de chose en regard de l'effort et du travail de chacun.