



LES chemins de fer belges ont largement dépassé le cap du centenaire. Ils constituent actuellement un complexe industriel disposant de plus de 5.000 km. de voies au long desquelles sont installées plus de 1.500 gares et mettant en action un matériel d'exploitation comportant environ 2.700 locomotives, 4.500 voitures à voyageurs et 85.000 wagons à marchandises.

Les effectifs de personnel affectés à l'exploitation atteignent 82.000 agents.

Le budget annuel d'exploitation évolue vers les 10 milliards de francs.

Au cours de leur développement, les chemins de fer belges ont connu la compétition de divers régimes.

En 1870, notamment, à côté d'un réseau de 900 km. géré par l'Etat, il existait plus de 4.000 km. de lignes concédées à de nombreuses entreprises privées.

Il serait oiseux de discuter ici sur les mérites et les inconvénients que l'expérience a permis de déceler quant à l'un ou l'autre régime.

On peut simplement constater qu'au début du siècle actuel, les concessions avaient été reprises par l'Etat presque en totalité puisqu'il ne subsistait plus que quatre chemins de fer privés : le Nord-Belge, le Gand-Terneuzen, le Malines-Terneuzen et le Chimay.

Sous la gestion de l'Etat, le réseau s'est trouvé impérieusement et uniquement guidé dans ses objectifs financiers par les dispositions de la loi du 14 mai 1834 qui prévoyait que « les péages devaient être réglés de façon à couvrir les intérêts et l'amortissement des emprunts ainsi que les dépenses annuelles d'entretien et d'administration de la voie ».

L'administration, à travers de multiples aléas et une évolution très marquée des conjonctures politiques et économiques, a pu, au cours d'une activité de plus d'un siècle, se conformer assez fidèlement pour l'ensemble de sa gestion à l'impératif de cette loi.

Cependant depuis longtemps était apparu un

courant favorable à l'octroi au Chemin de fer d'une large autonomie.

La modification a été provoquée en 1926 par la création de la Société Nationale des Chemins de fer belges; il faut en chercher la raison dans la nécessité où s'est trouvé l'Etat de rétablir ses finances en mobilisant la « valeur d'usage » du réseau pour la consolidation d'une dette à court terme, très importante.

Les statuts de la Société ainsi créée imposent notamment à celle-ci, en lui accordant l'autonomie, l'obligation de faire face par ses propres moyens à l'équilibre de son bilan.

S'il est imposé à la Société d'exploiter selon les méthodes industrielles, les pouvoirs du Conseil d'Administration qui permettent à celui-ci de régler les tarifs, se trouvent cependant assez sévèrement mitigés :

Tout d'abord, le gouvernement garde le droit d'interdire tout relèvement des tarifs et d'exiger des abaissements de ceux-ci.

Par ailleurs, les tarifs arrêtés ne peuvent avoir de validité que pour autant que les obligations légales existant déjà sous le régime de l'Administration de l'Etat, c'est-à-dire celles d'une loi datant de 1891, soient respectées :

Il faut que les tarifs soient régulièrement publiés; d'un autre côté, ils ne peuvent avoir le caractère d'un traité particulier.

De telles restrictions heurtent évidemment le sens que l'on serait tenté de donner à priori à une exploitation gérée « selon des méthodes industrielles ».

Le gouvernement demeure, en dernière analyse, celui qui décide du niveau général des tarifs; pour les assouplissements de ceux-ci, demandés par des cas particuliers, les obligations légales de validité qui s'imposaient à l'Administration des Chemins de fer de l'Etat continuent à s'imposer.

Et cependant, depuis la création de la Société Nationale, l'économie des transports a évolué dans des conditions très différentes de celles que connaissaient les chemins de fer de l'Etat.

Ceux-ci ont pratiquement bénéficié d'un monopole et les contraintes du législateur en matière de tarifs trouvaient une justification évidente.

La Société Nationale, par contre, a dû compter dès sa constitution, avec l'expansion des transports par route qui s'est manifestée à partir du lendemain de la guerre 1914-1918.

Les chiffres ci-après témoignent du prodigieux développement de la concurrence nouvelle et dont d'autres progrès doivent encore être escomptés.

	1927	1931	1950
Autos	58.196	105.081	273.943
Autocars.	1.111	1.527	2.828
Camions.	33.085	73.278	145.662

Le monopole du rail a donc cessé d'être un fait. La route a revendiqué et obtenu une place de plus en plus marquante sur le marché des transports nationaux.

Or, l'activité commerciale des transporteurs par route se manifeste sous le rapport des prix de transport dans le cadre des conventions librement consenties.

En recherchant sa substance, le transporteur par route choisit dans le trafic celui qui offre le meilleur rendement possible quant au niveau du prix de transport et celui qui peut être exécuté au moindre coût au kilomètre en raison des caractéristiques des marchandises et du parcours à effectuer.

Soumis seul à toutes les servitudes d'un service public, le chemin de fer est menacé de demeurer en fin de compte, le « volant de sécurité » de tous les usagers, notamment pour l'exécution des transports trop onéreux ou trop désagréables.

Les conséquences de cet état de choses sont claires : le trafic conservé par le chemin de fer tend à procurer des recettes unitaires de plus en plus faibles; il tend aussi à exposer l'exploitant à des dépenses unitaires de plus en plus élevées.

La situation créée par l'apparition et le développement des transports routiers doit donc retenir l'attention du lecteur dans l'appréciation de l'activité commerciale de la Société Nationale au cours de ses 25 années d'existence.

Les diagrammes ci-contre montrent comment les trafics voyageurs et marchandises ont évolué depuis la constitution de la Société Nationale.

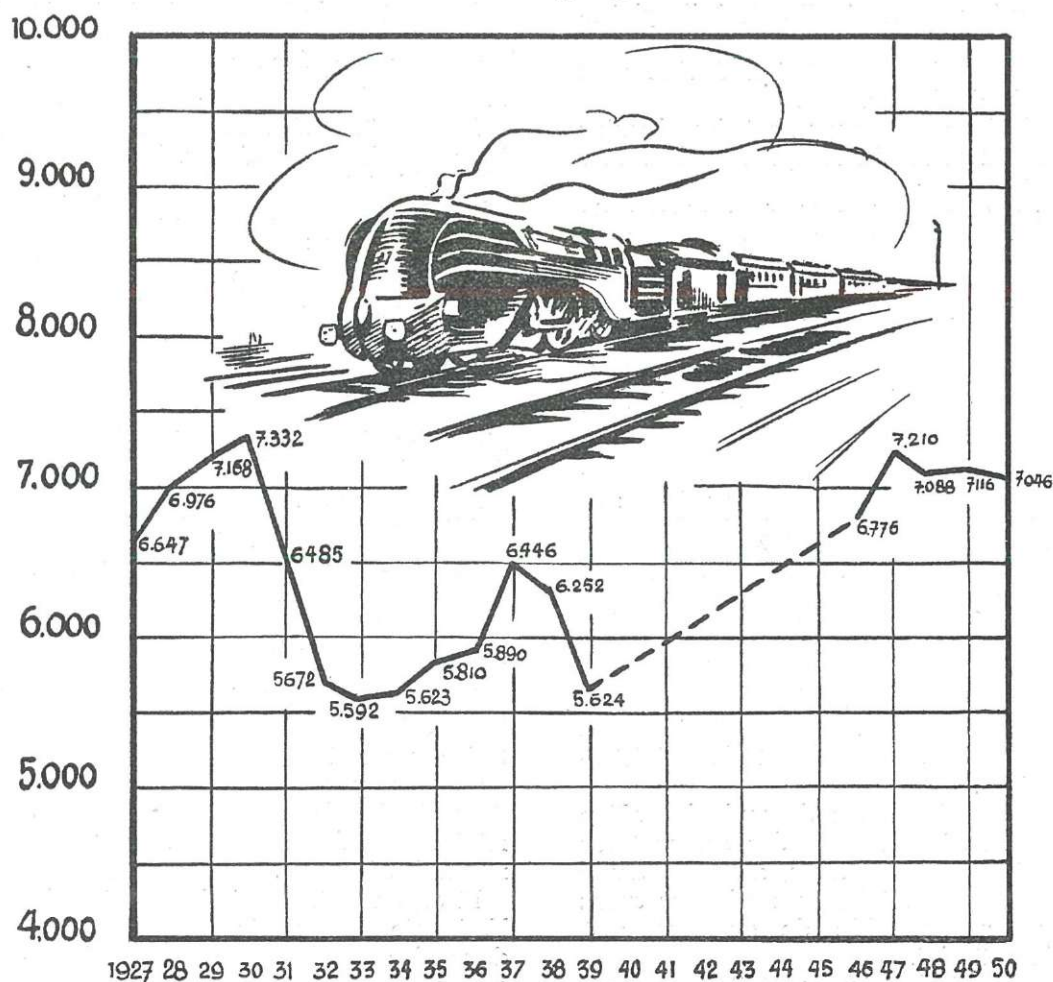
On constate :

1°) Que, malgré la concurrence de la route, le trafic voyageurs est supérieur de près de 6 % à celui enregistré au moment de la création de la Société;

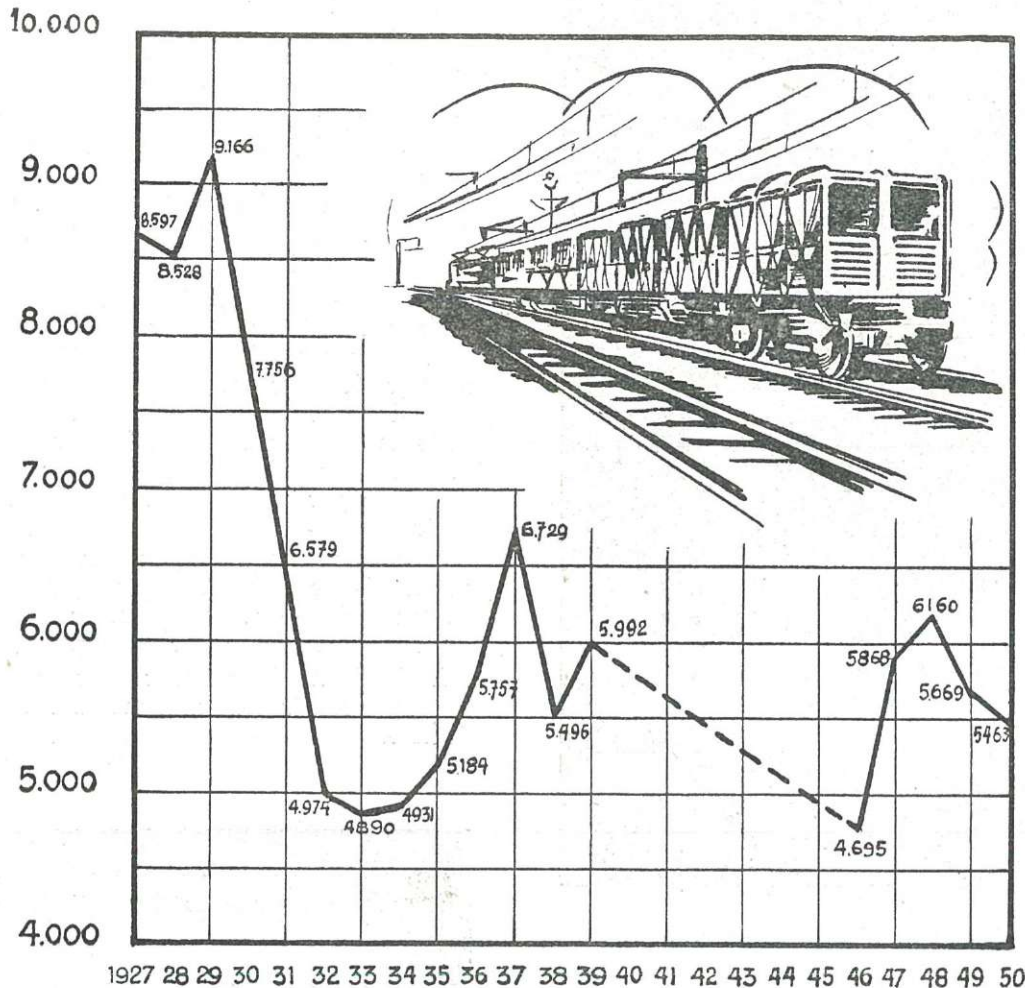
2°) Que, par contre, celui des marchandises marque une régression importante, dépassant même 35 %, par rapport au trafic de 1927;

3°) Que le trafic enregistré au moment où la Société a été créée a été dépassé pendant les années de haute conjoncture qui ont suivi ses

Nombre total de voyageurs-kilomètres



Nombre total de tonnes-kilomètres de grosses marchandises



débuts; il a atteint son maximum, en 1929 pour les marchandises et en 1930 pour les voyageurs.

La part conservée par le rail dans l'économie belge des transports demeure malgré tout très importante. Elle représente un mouvement journalier de plus de 600.000 voyageurs au parcours moyen de 35 km. et de plus de 200.000 tonnes de marchandises au parcours moyen de 90 km.

Cette productivité intéresse tous les secteurs de l'économie et particulièrement les industries lourdes.

Elle se manifeste sous un aspect très marquant en ce qui concerne les déplacements de la main-d'œuvre : ceux-ci à eux seuls représentent plus de 35 % du trafic total.

L'opinion publique demeure donc dans la vérité lorsqu'elle proclame que le chemin de fer constitue encore un outil prépondérant de l'économie nationale et un moyen de transport de masses indispensable à l'organisation industrielle du pays.

Dans le domaine industriel, la question des prix de vente est étroitement liée à l'état de prospérité de chaque affaire.

Le lecteur instruit des conditions assez troublantes dans lesquelles s'édifie la tarification des chemins de fer, sera sans doute très intéressé à connaître comment se sont manifestés, au cours des 25 années d'existence de la Société, les effets de ce mécanisme très particulier.

Ces effets peuvent être résumés comme suit :

Depuis la création de la Société jusqu'en 1930, six augmentations générales ont été appliquées permettant de payer aux actionnaires un superdividende de 2 % jusqu'en 1929 et de 1 % en 1930, tout en allouant au fonds de réserve des versements statutaires à concurrence de 382 millions.

Avec l'année 1930, naît une période de crise, laquelle, alors que la capacité de transport de la route et de la voie d'eau ne cesse de s'étendre, détermine une contraction de plus en plus importante du trafic ferroviaire.

Conséquence inéluctable, le déficit naît et progresse, l'Etat exigeant même en janvier 1935 une réduction des tarifs marchandises de 10 %.

Une dévaluation intervient quelques mois plus tard à la suite de laquelle se produit une amélioration de la production et du trafic.

Mais le déficit demeure et les majorations de 1937, 1938 et 1939 n'y mettent pas de terme.

La guerre survient et l'occupant faisant le contrôle du réseau en se prévalant de la Convention de La Haye, impose dans son intérêt et malgré une exploitation rendue particulièrement onéreuse, le maintien des tarifs de 1940 — sauf une légère dérogation pour les voyageurs.

À la libération, les circonstances imposent le dirigisme dans l'économie, dirigisme auquel le chemin de fer doit se soumettre quant à ses tarifs.

Dans les vues du moment, les prix seront conduits vers une hausse limitée.



Type d'affiche touristique.

Les tarifs de chemin de fer seront relevés de 50 % en janvier 1945, puis de 50 % en avril 1946, de 9 % en avril 1949 et finalement de 7,5 % en mai 1951.

Toutes ces majorations cumulées depuis 1939 ont porté les tarifs à un niveau qui, dans l'ensemble, donne le multiplicateur 3.

On en dégagera l'importance du « freinage » apporté par le gouvernement si l'on considère le multiplicateur singulièrement plus élevé du prix de toutes choses.

Loin de nous l'intention de contester la légitimité des raisons retenues par l'Etat pour agir de la sorte. Nous demandons simplement aux hommes d'affaires d'apprécier si l'obligation faite à la Société d'équilibrer son budget dans de pareilles conditions était réalisable.

Ces considérations caractérisent l'évolution du niveau général des tarifs.

Il ne faudrait pas en déduire que les prérogatives du Conseil d'Administration en matière de tarifs n'ont pu s'exercer que dans une mesure peu importante.

Constamment des tarifications spéciales ont surgi apportant les assouplissements nécessaires et possibles à la tarification générale. A certains moments plus de 400 tarifs spéciaux se trouvaient simultanément en vigueur.

Les initiatives de l'espèce offrent indiscutablement des aléas puisque la Société, comme nous l'avons souligné, est tenue pour l'application des

tarifs spéciaux aux formalités de la publication et à l'interdiction du traité particulier.

A l'égard de la concurrence et pour des raisons qu'il semble inutile d'exposer, de telles mesures ne peuvent avoir qu'une efficacité limitée. C'est pourquoi la Société pense que le problème de la compétition des moyens de transport demanderait à être résolu dans la clarté et dans l'équité.

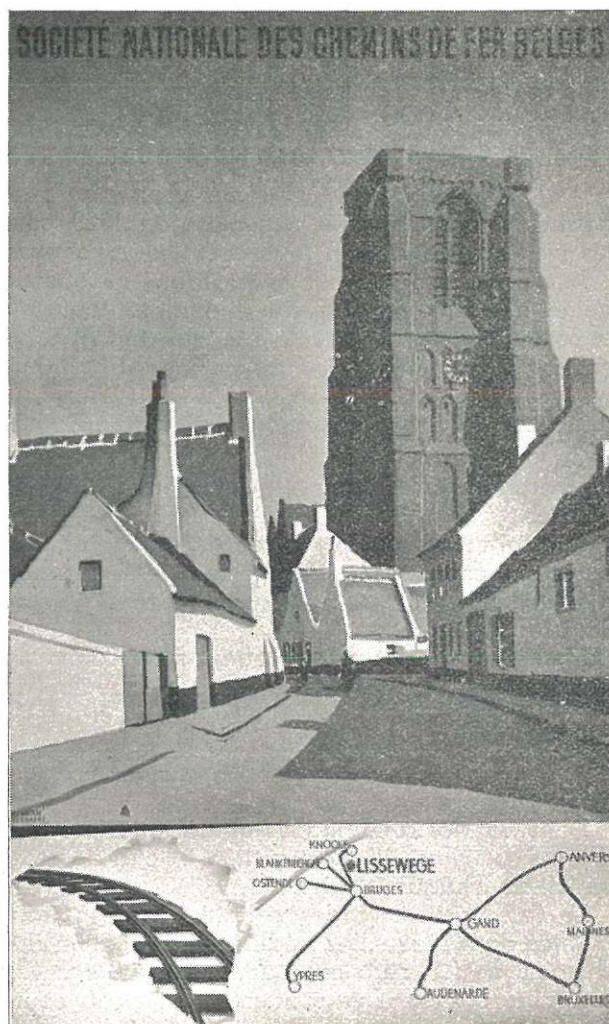
Le chemin de fer se présente dans la compétition avec un complexe d'infériorité.

Il porte seul le poids des servitudes que lui impose son activité de service public.

Nous admettons que les Pouvoirs publics puissent estimer que c'est sa vocation et qu'il doit assurer de plus en plus le volant de sécurité auquel nous faisons allusion précédemment. Mais une telle fonction est de plus en plus incompatible avec l'obligation d'assurer l'équilibre de son bilan par le moyen de ses seules recettes de trafic.

Il ne viendra à l'idée d'aucun citoyen d'envisager d'enlever à la Poste le monopole de son trafic en l'obligeant à continuer les prestations « résiduelles » aux prix actuels.

Il faudrait donc dans une conception de l'espèce, revoir le problème des statuts de la Société.



Type d'affiche touristique.



Agence commerciale de Gand
(vue extérieure).

Mais une telle nécessité n'apparaît pas à l'examen.

La coordination qui s'impose ne doit pas consister, par ailleurs, dans une réglementation suscitant des contraintes à l'égard de la route et de la voie d'eau, susceptibles de nuire en fin de compte à une productivité, favorable réellement à l'intérêt général.

Il faut donc, selon nous, notamment, atténuer les rigueurs d'une législation périmée enlevant à la Société Nationale des possibilités d'initiative efficaces en matière de tarifs. Dans ce domaine, il serait téméraire de soutenir que le Conseil d'Administration ne pourrait assumer toutes ses responsabilités en perdant de vue les éléments essentiels des problèmes : les prix de revient et le souci de l'intérêt général.

Les exigences de l'organisation convenable d'un trafic d'une telle importance, la mise en valeur des moyens nouveaux que la technique ferroviaire moderne est susceptible d'offrir à la clientèle, le souci de servir et de satisfaire celle-ci, les rigueurs aussi de la concurrence n'ont pas manqué d'engager la Société à mettre son action commerciale parfaitement au point.

Cette action ne peut être menée qu'avec une connaissance exacte de la situation économique et des possibilités de participation du chemin de fer, notamment en fonction de ses prix de revient, dans le mouvement des voyageurs et des marchandises. Des bu-

reaux d'études spécialisés ont été chargés de cette tâche très lourde et très délicate.

Mais un effort tout particulier a été fait par la Société pour assurer des contacts étroits, agréables et permanents avec la clientèle.

La Société n'a cessé de développer ses efforts afin que son personnel témoigne en toute circonstance d'un véritable esprit commercial dans ses rapports avec le public. D'une manière générale, le personnel sait que l'amabilité demeure le moyen qui, dans bien des cas, crée la sympathie des clients.

Par ailleurs, des moyens de contact permanents ont été mis en œuvre par l'organisation de bureaux de tourisme et d'agences commerciales.

Ces organisations indépendantes réparties judicieusement sur l'ensemble du pays ont essentiellement pour mission de faire la prospection du marché, de connaître les problèmes de transport qui se posent au jour le jour à la clientèle et de donner à ceux-ci par des interventions immédiates les solutions les plus satisfaisantes.

Pour permettre au lecteur d'apprécier l'ampleur de cette prospection permanente, peut-être suffira-t-il de signaler que durant chacune des années 1949 et 1950, les bureaux de tourisme ont organisé des voyages en groupes pour près d'un million de voyageurs, tandis que les agences commerciales sont demeurées en relation suivie avec près de 30.000 clients importants pour le trafic des marchandises.

L'effort de contact permanent serait vain s'il n'était appuyé par la mise en valeur de commodités et d'avantages nouveaux obtenus en faveur de la clientèle découlant de la mise au point des conceptions modernes dans les méthodes d'exploitation : pour les voyageurs, accélération et fréquence résultant du développement de l'électrification et de l'utilisation des autorails, snacks bars, trains radios; pour les marchandises, développement de l'équipement favorisant le porte à porte ou susceptible de réduire les prestations coûteuses d'emballage et de manutention.



Agence Commerciale de Gand (vue intérieure).

Si, comme il faut le regretter, la Société ne peut dans son programme de rééquipement, disposer des importants moyens financiers indispensables pour en accélérer l'exécution, elle s'efforce cependant dans toute la mesure du possible, de réaliser ses projets afin de conserver la fidélité de sa clientèle et de sauvegarder de la sorte l'avenir.

La Société est convaincue de l'importance économique de l'outil qui lui est confié; elle pense aussi que cet outil est susceptible, à la faveur d'une évolution inspirée par la technique moderne, de mériter toujours une place de choix dans l'organisation de l'économie nationale des transports.

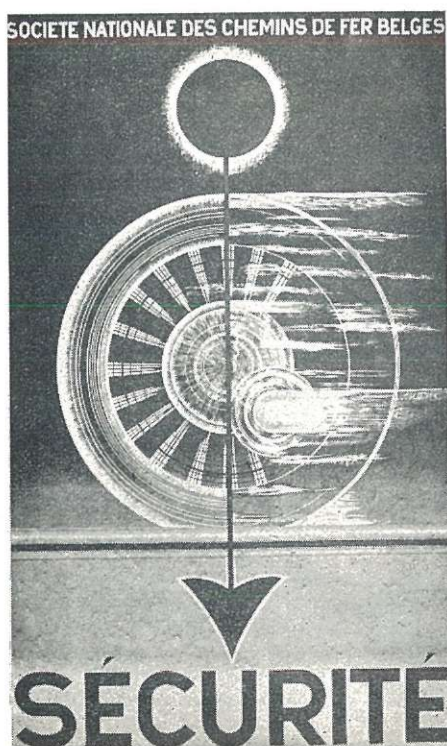


Vue intérieure.



Agence commerciale de Namur.

Vue extérieure.



Affiches typiques de la S.N.C.B.

