

Trafic ferroviaire : comparaison entre le trafic total et le trafic maritime.

Spoorwegvervoer : vergelijking tusschen dit geheel vervoer en het zeevervoer.

L'activité d'un chemin de fer tend toujours vers l'un des buts suivants :

1° Les recettes et les dépenses de l'exploitation s'équilibreront. Dans ce cas, tout solde favorable sera consacré à une réduction des tarifs.

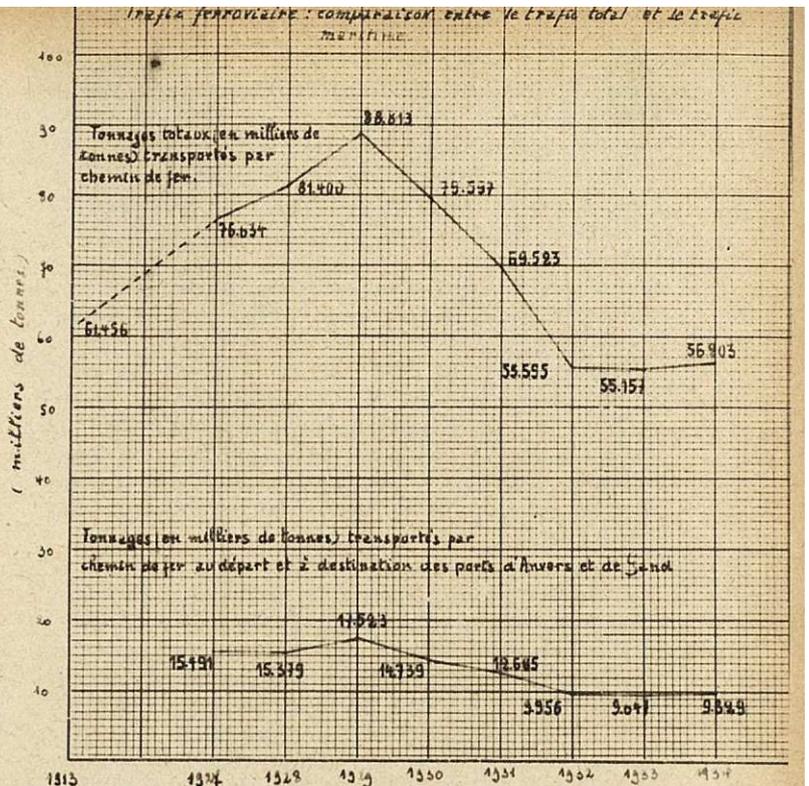
2° L'exploitation devra solder en bénéfice, celui-ci venant en déduction de l'impôt mis à charge de la collectivité.

3° Les tarifs seront fixés aussi bas que possible et le déficit éventuel de l'exploitation sera comblé par l'impôt.

4° Le solde de l'exploitation sera actif de manière à permettre le paiement d'un dividende aux actionnaires.

Lorsque, en Belgique, les chemins de fer étaient directement exploités par l'Etat, le but de l'exploitation était précisé par l'article 5 de la loi du 1^{er} mai 1834, ainsi rédigé :

« Le produit des péages sera versé au Trésor pour servir aux dépenses d'entretien et d'administra-



LA POLITIQUE COMMERCIALE DE LA SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

(par R. HENNING, Inspecteur en Chef Adjoint au Directeur de l'Exploitation)

» tion de la route, ainsi qu'au remboursement des » intérêts et des capitaux affectés à sa construc- » tion. »

Le législateur n'entendait donc pas faire de la « route nouvelle » un instrument fiscal. La voie devait payer ses frais sans plus.

Sans entrer dans une discussion au sujet de la comptabilité de l'Etat, on doit admettre que l'exploitation s'est scrupuleusement conformée au vœu du législateur puisque, selon le compte-rendu des opérations du chemin de fer, exercice 1913, après soixante-dix-huit ans d'exploitation, le solde des bonis et des malis successifs était actif et atteignait, en chiffres ronds, 13 millions de francs.

La loi du 23 juillet 1926, constitutive de la Société Nationale des chemins de fer belges, a modifié mais non supprimé le principe qui se dégage de l'article 5 de la loi du 1^{er} mai 1834.

Elle prévoit, en effet, que les actions privilégiées qui seront émises auront droit « à la moitié du » solde des bénéfices nets, après les prélèvements » prévus par les statuts ».

Cette disposition donne à la Société Nationale des Chemins de fer belges le caractère d'une société commerciale à but lucratif. Cette fois, le produit de l'exploitation ne servira pas uniquement à couvrir les frais de la route; il pourra être en excédent sur ces frais, de manière à assurer le paiement d'un dividende aux actionnaires.

Le lucre ne peut cependant être le but essentiel de l'exploitation nouvelle. L'article 4 des statuts de la Société Nationale précise que :

« la Société a pour objet d'administrer et d'exploiter, suivant les méthodes industrielles, mais » tout en sauvegardant les intérêts de l'économie » nationale, les chemins de fer actuellement ad- » ministrés et exploités par l'Etat ».

Le but essentiel de la nouvelle exploitation est resté celui que s'assignait l'Etat : servir les intérêts de l'économie nationale. Mais, ce but étant atteint, il n'est pas interdit que le solde de l'exploitation soit bénéficiaire de manière à permettre le paiement d'un dividende aux actions privilégiées.

Il faut en déduire que la politique commerciale de la Société Nationale n'est pas essentiellement différente de celle que pratiquait l'Etat lorsqu'il assumait l'exploitation du réseau national.

C'est d'ailleurs une erreur de croire qu'un chemin de fer choisit sa politique commerciale : Elle lui est imposée par les contingences dans lesquelles il exerce son activité.

La Belgique est un pays de transit. Elle abrite un des trois plus grands ports de mer du continent. Elle possède une industrie transformatrice importante qui ne trouve pas sur place sa matière première et dont les produits doivent être vendus sur les marchés étrangers.

Ces trois constatations dictent une politique commerciale.

Le transit — le maritime surtout — doit être favorisé par une tarification réduite et par des acheminements accélérés. Les matières premières, principalement celles à l'importation, doivent être transportées à très bas prix et l'écoulement des pro-

duits de l'industrie demande à être soutenu par un régime tarifaire privilégié.

La politique commerciale des chemins de fer s'est de tout temps inspirée de ces nécessités, mais depuis la guerre elle s'est heurtée à de très grandes difficultés surtout en ce qui concerne le trafic de transit.

Avant 1914, l'arrière-pays de nos ports était peu contesté. Certains trafics se dirigeaient normalement vers Anvers sans rencontrer la concurrence efficace des autres ports. Depuis la paix, les choses ont bien changé. Le protectionnisme s'est révélé un mal particulièrement contagieux : toutes les branches de l'activité économique s'en sont trouvées atteintes. Aussi les ports voisins ne reconnaissent-ils plus à Anvers aucun droit sur aucun trafic.

Comme il y a unanimité, semble-t-il, à reconnaître que les maux dont souffre notre époque sont dus à ce protectionnisme exacerbé, peut-être acceptera-t-on, dans un avenir pas trop éloigné, que les produits se dirigent vers le port qui les attire naturellement. Peut-être se résoudra-t-on à supprimer toutes les mesures qui tendent à créer des acheminements artificiels et qui n'aboutissent généralement qu'à favoriser une industrie nationale au détriment d'une autre industrie nationale.

On voit par là que si la politique commerciale de la Société Nationale ne se différencie pas essentiellement de celle de l'Etat, les moyens à mettre en œuvre pour appliquer cette politique sont bien différents. A une période de quiétude a succédé une ère de luttes continuelles. Pour atténuer l'acuité de ces conflits, la Société Nationale s'efforce de conclure avec ses voisins des arrangements qui portent sur des trafics déterminés et qui tendent à réduire les pertes qu'une guerre de tarifs inflige toujours à tous les combattants.

A l'intérieur, la Société Nationale a rencontré un concurrent que l'Etat ne connaissait pas, car ce n'est qu'à partir de 1928-1929 que l'activité du

transporteur par route s'est nettement manifestée. La loi du 21 mars 1932 « portant révision de la législation sur les services publics d'autobus et d'autocars » tend, sans conteste, à obtenir une coordination entre le transport des voyageurs par route et par rail. Son influence a été favorable mais elle n'a pu supprimer le préjudice que la concurrence de l'automobile inflige au chemin de fer. Mais, quelles que soient les imperfections de ce régime, le chemin de fer serait heureux cependant si une législation similaire réglait le transport des marchandises.

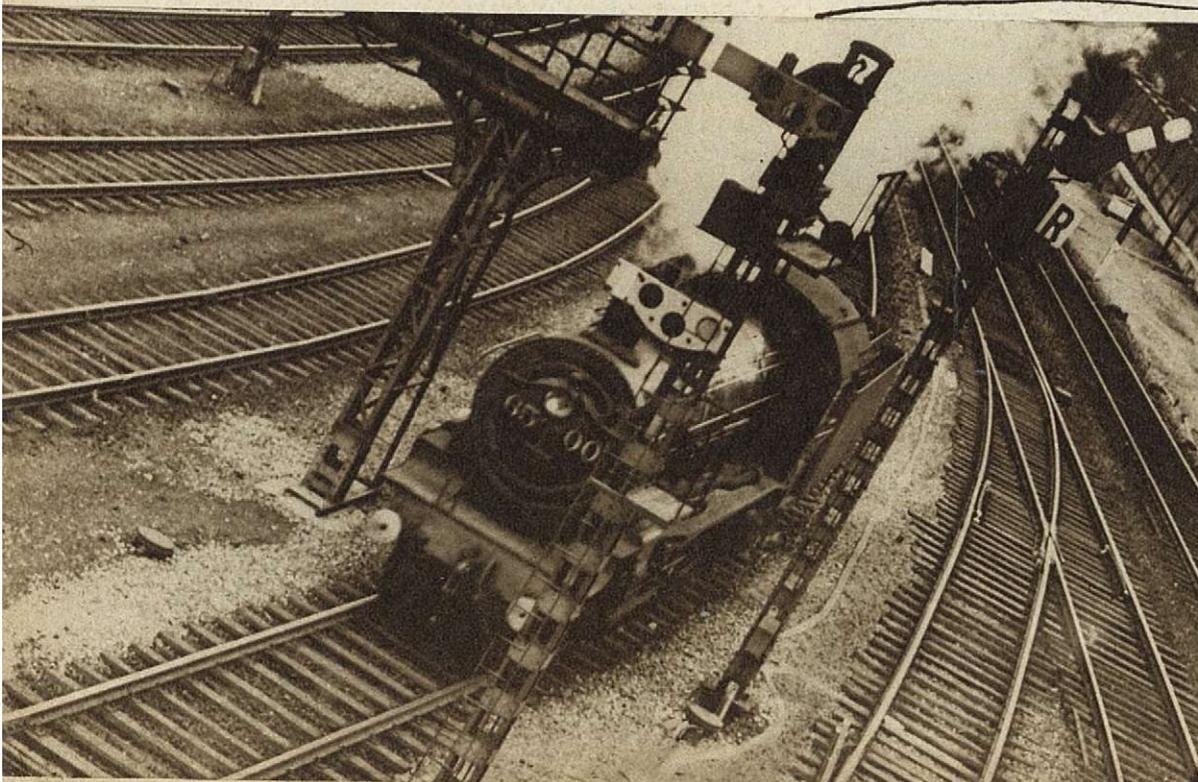
Là c'est le chaos. La liberté dégénère en licence et, de l'avis des experts indépendants désignés par la Chambre de Commerce Internationale, cette situation ne peut qu'être funeste à l'économie générale.

Certes le chemin de fer s'organise pour résister dans cette lutte inégale. Il crée des trains légers, augmente le confort des voyageurs, accentue la vitesse des trains, accélère l'acheminement des envois, étend ses services de camionnage et généralise le porte à porte. Il offre à sa clientèle les avantages « du container » et s'efforce de se faire le conseiller et le collaborateur de tous ceux qui peuvent recourir à ses services.

Le public apprécie — on peut le supposer — ces améliorations et ces innovations mais elles n'ont pas sur les résultats financiers de l'exploitation l'effet espéré : le trafic expédié aux prix des classes élevées diminue de plus en plus et les recettes s'en ressentent profondément.

Aucune politique commerciale ne saurait triompher de cette situation : c'est à la loi qu'il appartient de faire cesser l'anarchie des transports, à moins qu'elle n'accorde au chemin de fer la liberté dont ses concurrents bénéficient.

H. Wyns



Vue originale d'un coin d'une de nos grandes gares.

(Photo Wyns).

Oorspronkelijk gezicht op een hoekje van een onzer groote stations.

(Foto Wyns).