

SNCB

---

LE TRANSPORT DE VOYAGEURS

---

SON EVOLUTION ET SON INTEGRATION  
DANS UNE POLITIQUE DE PROMOTION  
DU TRANSPORT PUBLIC

---

PROCES-VERBAL

S N C B

Au cours de la séance du 11/1, le Conseil s'est, à plusieurs reprises, préoccupé de l'évolution peu favorable du trafic des voyageurs. Partant de ces préoccupations le débat s'est élargi pour s'étendre à de multiples aspects du transport de voyageurs et à certaines questions fondamentales, telles que :

LE TRANSPORT DE VOYAGEURS

la politique tarifaire menée par la Société et les conditions de son évolution.

SON EVOLUTION ET-SON INTEGRATION

25.

DANS UNE POLITIQUE DE PROMOTION DU

comment

TRANSPORT PUBLIC

Le Conseil a décidé que ce document présente.

Devant l'importance des motifs à traiter, la Direction ne se limite à ce qu'elle considère comme essentiel.

C'est ainsi que le transport international n'a pas été traité dans le détail parce que, jusqu'à présent, sa politique tarifaire de base est dérivée des politiques tarifaires nationales. Une annexe donne cependant un aperçu des efforts fournis dans ce domaine.

Mais en se limitant à l'essentiel, il a fallu s'efforcer de réduire le volume de ce document et, pour ce faire, la Direction a révisé dans une certaine mesure le traitement de certains points. Il est évident que certains de ces points ont une importance considérable au texte lui-même.

Il a été jugé désirable de présenter au titre du document les révisions finales que celui-ci suggère à la Direction. Il est de plus, pour ce qui les concerne, de citer les parties principales du document.

## P R E A M B U L E

Au cours du 1er semestre 1973, le Conseil s'est, à plusieurs reprises, préoccupé de l'évolution peu favorable du trafic des voyageurs. Partant de ces préoccupations le débat s'est élargi pour s'étendre à de multiples aspects du transport de personnes et atteindre des questions fondamentales, telles que :

- la politique tarifaire menée par la Société a-t-elle été judicieuse ?

et

- comment promouvoir le transport public ?

Le Conseil a demandé un rapport que ce document présente»

5»

Devant l'abondance des matières à traiter, la Direction a dû se limiter à ce qu'elle considérait comme essentiel.

C'est ainsi que le transport international n'a pas été traité dans le détail parce que, jusqu'à présent, sa politique tarifaire de base est dérivée des politiques tarifaires nationales. Une annexe donne cependant un aperçu des efforts fournis dans ce domaine.

Même en se limitant à l'essentiel, il a fallu s'efforcer de réduire le volume de ce document et, pour ce faire, la Direction a transféré dans des annexes le traitement de sujets particuliers. Il en découle que certaines annexes ont une importance comparable au texte lui-même.

Il a été jugé désirable de présenter en tête du document les réflexions finales que celui-ci suggère à la Direction. Il en est de même, pour ce qui les concerne, de chacune des parties principales du document.

## P A R T I E I

### ETAT ACTUEL DE LA CONNAISSANCE EN MATIERE DE TRANSPORT DE PERSONNES

La Direction a estimé que ce serait donner une fausse idée d'empirisme que de présenter une étude sur le transport de personnes par chemin de fer dans notre pays sans donner préalablement un aperçu sommaire des recherches théoriques et pratiques exécutées dans ce domaine de par le monde. Cet acquis scientifique, pour encore incomplet qu'il soit» s'élargit au cours des temps et de toutes façons a posé certaines bases fondamentales que nul responsable d'une grande entreprise de transport ne peut, ignorer.

## P A R T I E II

### EVOLUTION DU TRANSPORT DES VOYAGEURS SUR LE RESEAU DE LA SNCB 1959 - 1972

Dans cette partie, la Direction s'efforce de répondre à une série de questions posées par le Conseil, à savoir ; comment évolue notre trafic de voyageurs; comment évoluent nos recettes; la politique tarifaire suivie a-t-elle été judicieuse ou doit-elle être amendée !

Pourquoi la période 1959 - 1972 ? Il y avait un intérêt évident pour un sujet de cette espèce, de couvrir une période aussi longue que possible. Il y avait cependant des limites dues à l'évolution des statistiques. La Direction a choisi 1959 pour cette raison et également pour écarter l'année 1958 laquelle, par l'Exposition Universelle de Bruxelles, aurait introduit des perturbations indésirables.

LISTE DES TABLEAUX ET GRAPHIQUES

F A R T I E III

-

LE CHEMIN DE FER DANS UNE POLITIQUE  
NATIONALE DE PROMOTION DU TRANSPORT PUBLIC

-

Dans cette partie, la Direction s'efforce de dégager les avantages et inconvénients du rail dans un milieu où la motorisation individuelle a pris un essor énorme. Elle s'attache à définir les mesures susceptibles de promouvoir le rail mais estime que cette action doit s'inscrire dans une promotion d'ensemble de la chaîne de transport public. Elle présente des suggestions concrètes»

\* \* \*

LISTE DES TABLEAUX ET GRAPHIQUES.

---

1	G	Trafic total 1959-1972 - Nombre de voyageurs (Données officielle et rectifiées), n • 57
2	G	Trafic total 1959-1972 - Nombre de voyageurs-km (Données officielles et rectifiées). bi
3	G	Trafic total 1959-1972 - Recettes, pf
4	T	SNCB - Transport de personnes - Comparaison des situations 1959 et 1972. tfc-
5	G	Trafic total 1959-1972 - Evolution comparative - 1959 = 100. lif
6	T	Evolution du trafic global 1959 et 1972 - Données non-classiques.
7	T	Les billets - A. Situation 1972. SX
		B. Structure du trafic des billets en 1972.
8	T	Billets - Trafic à réduction - Situation 1972. 5 ^
9	T	Billets - Comparaison 1959 et 1972. fb.
10	G	Billets - Evolution du trafic et des recettes - 1959-1972. 56
11	T	Billets - Evolution de la distance moyenne, -i7
12	T	Billets - Evolution de la structure du trafic. 59,
13	T	Billets - Structure tarifaire. 59.
14	T	X Billets - Mesures tarifaires. Lo
15	G	Billets - Trafic international 1966 - 1972. CL
16	T	Prix des billets de 2e classe en Belgique et sur d'autres réseau*
17	T	Billets de 2e classe - Evolution 1959 - 1972. 6f
18	G	Billets de 2e classe - Evolution du trafic (1959 = 100) et des recettes. 6f
19	G	Comparaison du prix du billet simple 2e classe et du coût de GJ? l'automobile, réduit au coût de l'essence (voiture 8 1 ausslOO km)
20	G	Comparaison du prix du billet simple 2e classe et du coût de 70 l'automobile, réduit au coût de l'essence (voiture 10 1 auXlOO km)
21	T	Ensemble des abonnements' scolaires - Les faits, > 1
22	G	Abonnements scolaires - Structure tarifaire. 73
23	T	Abonnements scolaires - Mesures tarifaires. 7y
24	T	Population scolaire. "H
25	G	Abonnements scolaires - Trafic et recettes, fi -
26	G	Abonnements scolaires - Trafic et population scolaire. 80

27	T	Evolution de l'ensemble des abonnements commerciaux et sociaux - Comparaison 1959 et 1972.
28	G	Evolution de l'ensemble des abonnements commerciaux et sociaux - 1959 - 1972.
29	T	Evolution des abonnements "commerciaux" et "sociaux". Employés - Ouvriers. - Comparaison 1959 et 1972.
30	T	Abonnements délivrés aux ouvriers et employés de la SNCB et des Administrations ressortissant au Ministère des Communications.
31	T	SNCB - Transport de Personnes - Abonnements commerciaux - Faits statistiques bruts A. Situation 1972. <i>Cjq</i> B. Comparaison 1959 et 1972.
32	G	Abonnement ordinaire à parcours limité - 2e classe Structure tarifaire. <i>fy</i>
33	T	Abonnements ordinaires - Mesures tarifaires 1959 - 1972. <i>P</i>
34	T	Trafic ouvriers - Evolution 1959-1972. <i>;) )</i>
35	T	Abonnements sociaux - Mesures tarifaires 1959-1972. <i>}</i>
36	G	Abonnement social - 2e classe. » Structure tarifaire. <i>tf</i>
37	T	Moyennes générales des salaires des ouvriers en Belgique (charges sociales y compris). <i>^</i>
38	T	Indice des prix à la consommation - Composition de la rubrique "services". <i>^</i>
39	T	Indice des prix à la consommation - Indice "services" <i>w</i> Indice "global".
40	G	Comparaison du prix de voyage simple - abonnement social 2e classe et du coût de l'automobile, réduit au coût de l'essence (voitures 8 l aux 100 km). <i>103</i>
41	G	Comparaison du prix de voyage simple - 2e classe et du coût de l'automobile, réduit au coût de l'essence (voitures 10 l aux 100 km). <i>104</i>
42	G	Trafic ouvriers VKm - Recettes - 1959-1972. <i>106</i>
43	T	Evolution de la population active et de la population au travail 1959-1971. <i>108</i>
44	T	Trafic employés - Comparaison 1959 et 1972. <i>^</i>
45	G	Abonnements commerciaux (employés) - 1959-1972. <i>115</i>
46	G	Abonnements sociaux (employés) - 1959-1972. <i>f/^</i>
47	G	Total employés - VKm-Recettes 1959-1972. <i>117</i>
48	T	Evolution de certaines catégories de revenus. <i>118</i> Gains mensuels employés - 1959-1972.
49	T	Supputation des effectifs des travailleurs ressortissant à l'ONSS répartis en seize classes de gains mensuels moyens (sans distinction d'âge, de profession ou de qualification) - <i>AP</i>

- 50 T Effectifs des travailleurs ressortissant à l'ONSS répartis en seize classes de gains mensuels moyens (sans distinction a>Sge, de profession ou de qualification) - 1971. W\*
- 51 G Evolution plafond et revenus 1959 - 1972. 123
- 52 G ONSS - Travailleurs intellectuels "hommes" - Pourcentage du total suivant rémunérations. 124.



## LISTE DES ANNEXES.

1. Références.
2. Liaison entre le prix du transport et la demande.
3. Elasticité du tarif par rapport au prix. Abaissement des tarifs.  
Expérience des NS,
4. Le phénomène automobile en Belgique.
5. Evolution du trafic et des recettes sur les réseaux voisins.
6. Efforts réalisés sur le plan commercial en vue de promouvoir 1 e  
trafic international,
7. Aperçu historique des abonnements pour ouvriers et employés.
8. Abonnements sociaux - Intervention patronale.
9. Les services d'autobus en Belgique.
10. Exemple concret de la situation en matière de transport du personnel  
d'une grande entreprise.
11. Mesures prises sur d'autres réseaux en faveur de personnes âgées.
12. Impact des réductions tarifaires sur les déplacements de personnes  
âgées.
- 13.1 Intervention de l'employeur dans les dépenses de transport des  
travailleurs.
14. Les parkings,
15. Conditions considérées et méthodologie employée pour évaluer les  
combinaisons de moyens de transport.