

le trafic marchandises par wagons complets en 1973

Les résultats du trafic marchandises par wagons complets en 1973 sont les meilleurs que la SNCB ait enregistrés depuis la fin de la seconde guerre mondiale. Cela vaut pour les tonnes, les tonnes-kilomètres et les recettes.

comparaison des résultats

Le redressement de la conjoncture en sidérurgie, qui a commencé à se manifester fin 1972 et qui s'est poursuivi tout au long de l'année 1973, est à la base de la forte expansion du trafic. D'une année à l'autre, le trafic par

wagons complets a progressé de près de 9 % en tonnes, de 9 % en tkm et de 11 % en recette. Le parcours moyen est resté relativement stable au cours de la période examinée ; il a été de 108 km en 1973. La stabilité relative de la recette moyenne par tkm (1,056 F en 1973 contre 1,041 F en 1972) est imputable à la part croissante assumée par les transports par trains complets (notamment les minerais) dans le trafic total. Ces trans-

ports massifs, s'ils sont générateurs d'économies sur le plan des coûts d'exploitation de la SNCB, lui procurent en revanche une recette unitaire inférieure à celle des expéditions par wagons isolés. Ce phénomène explique qu'en dépit du renchérissement des tarifs, la recette moyenne par tkm n'ait guère augmenté.

1 / comparaison des résultats

année	tonnes (milliers)	t/km (millions)	recette (millions de F)	recette moyenne par t/km (centimes)
1970	71 171	7 816	7 197	92,08
1971	66 418	7 328	7 515 (*)	102,55
1972	69 333	7 490	7 800 (*)	104,14
1973	75 524	8 183	8 645 (*)	105,60

(*) y compris les compensations de l'Etat pour réductions tarifaires imposées : 425 millions en 1971, 537 en 1972, 521 en 1973



photo cinephoto

Les trois rubriques traditionnelles, combustibles solides, minerais et produits métallurgiques, alimentent toujours l'essentiel du trafic ferroviaire. Ensemble, elles ont représenté, en 1973, près de 75 % des tonnes transportées par wagons complets. Dans les gains de trafic réalisés, ces trois rubriques interviennent pour près de 80 %.

Des progrès intéressants ont néanmoins été enregistrés dans d'autres secteurs. Ainsi, les transports de produits agricoles se sont accrus de 330 000 t en 1973 (+ 14,7 % par rapport à 1972) ; les produits chimiques ont procuré un gain de trafic de 380 000 t (+ 7 % par rapport à 1972) ; les produits pétroliers ont progressé de 570 000 t (+ 27,6 % par rapport à 1972) ; les transports par transcontainers ont progressé de 15 %. L'évolution a été moins satisfaisante pour les transports ressortissant aux rubriques des matériaux de construction et des produits de carrières, qui ont reculé globalement de quelque 100 000 t (- 1,6 % par rapport à 1972).

Le tableau 2, figurant ci-après, rend compte de la structure des grands courants de trafic de la SNCB.

répartition par grands courants de trafic en 1973

L'importance particulière des trafics portuaires est à observer, ces trafics interviennent, en effet, dans le total à raison de 32,1 % pour les tonnes, 39,5 % pour les tkm et 30,6 % pour les recettes. Le regroupement des rubriques du tableau 2, selon une ventilation quelque peu différente, permet de mettre en évidence le degré d'activité de la SNCB en fonction du caractère national ou international du trafic (voir tableau 3).

E. MARNEF

2/répartition par grands courants de trafic en 1973

trafics	en % du total des tonnes	en % du total des t/km	en % du total des recettes
1. Trafic intérieur	30,8	15,6	18,2
2. Importation terrestre	13,5	17,4	17,2
3. Importation maritime	18,8	19,7	10,4
4. Exportation terrestre	15,1	16,2	19,9
5. Exportation maritime	5,3	4,7	5,4
Transit terrestre	8,5	11,3	14,1
7. Transit maritime entrée + sortie	8,0	15,1	14,8

3/répartition entre trafic national et trafic international

trafics	en % du total des tonnes	en % du total des t/km	en % du total des recettes
Trafic national (*)	54,9	40,0	34,0
Trafic international (**)	45,1	60,0	66,0

(*) rubriques 1, 3 et 5 du tableau 2.

(**) rubriques 2, 4, 6 et 7 du tableau 2.

