

S.N.C.B. 1981

Colis

En 1981, les envois de détail se sont comportés de façon variable. Le premier semestre fut mauvais, et l'amélioration qui a suivi a permis de limiter à 0,7% la diminution globale du nombre d'envois. Mais le tonnage total enregistré a régressé, lui, de 10,7%.

- Le trafic intérieur s'est mieux défendu: il ne baisse que de 0,2% en nombre d'envois pour 10,4% en tonnage. Les clients contractants, près de 80% du total, ont mieux travaillé que ceux qui paient le tarif normal, sauf, peut-être, en matière d'envois express, où ils tiennent la queue de liste.

- La seule hausse de tonnage apparaît dans les colis postaux internationaux, pour un nombre moindre de colis. Mais la globalisation nous ramène dans le reflux également sur le plan international.



Wagons complets

La SNCB, en 1981, a transporté 69.539.300 tonnes de marchandises en wagons complets. Le petit tableau que voici globalise les résultats intéressants:

	1980	1981	Ecart
Tonnage total (x 1.000)	70.950	69.539,3	— 2%
Tonnes-km (x 1.000.000)	7.983,5	7.515,1	— 5,9%
Tonnage par envoi	105,47	112,25	+ 6,4%
Tonnage par wagon	34,6	35,8	+ 3,5%
Distance moyenne (km)	112,5	108,1	— 3,9%

- Le premier semestre n'a pas été brillant. Le trafic s'est redressé dès septembre, mais son amélioration pendant les quatre derniers mois n'a pu compenser complètement le mali initial.

- Vu courant par courant, le trafic a évolué très diversement, en volume comme en tonnes-kilomètres. Le trafic intérieur et l'importation maritime sont en hausse, respectivement de 6,9 et 3,4%. Le transit terrestre a été fortement influencé (—21%) par le recul de transports de produits agricoles et de combustibles solides entre réseaux voisins.

Le transit maritime à l'entrée recule aussi, de 11,5%. C'est qu'on a chargé à Anvers moins de minerais de fer pour le Grand-Duché de Luxembourg et la Lorraine française; cela explique partiellement le recul de la distance moyenne.

- Si à présent nous classifions les envois par genre, nous constatons un recul de 3,3% des minerais et un quasi statu quo des deux autres grands secteurs, les combustibles solides et les produits métalliques. Parmi les 30% de trafic restants, notons la baisse des produits des carrières et des matériaux de construction, une chute importante des textiles et cuirs (peu significative au total, ce secteur ne représentant que 0,1% du trafic global), et une régression de 9% des produits chimiques.

- Les techniques mixtes sont en hausse. On aura transporté en 1981 près de 5.000 containers en plus qu'en 80. A Anvers, le trafic a reculé de 5,4%, et Bressoux a

Dans une précédente édition, nous avions donné de façon assez sommaire des nouvelles du trafic ferroviaire de nos plus proches voisins en 1981. La tendance générale était à un recul du trafic marchandises, allant de 3 à 12%, et une augmentation du nombre de voyageurs, pouvant même aller jusqu'à 10,3% en Allemagne.

Les statistiques du réseau belge

perdu aussi une partie de son potentiel; par contre, Zeebrugge enregistre 13.000 containers de plus et les deux terminaux privés, à Athus et Muizen, améliorent aus-

si nettement leurs scores. Il faut noter, d'ailleurs, qu'avec 82,8% du trafic portuaire total, le chemin de fer a légèrement augmenté sa part à Zeebrugge.

Sans la régression économique, le transport combiné rail-route, en hausse, se serait encore mieux comporté. Avec 9,3% de plus en technique kangourou et 2,5% de plus en technique huckepack, le feroutage enregistre une progression globale de 8,5%; et la barre des 20.000 véhicules par an est proche.

- Le parc de wagons a évolué dans la même ligne que ces dernières années: une diminution du nombre de wagons ordinaires (et en particulier à deux essieux) et un accroissement du parc de wagons spéciaux, mieux adaptés aux marchandises à transporter. Le parc utile compte un peu plus de 36.000 unités, auxquelles s'ajoutent près de 4.000 wagons de particuliers.



montrent une évolution assez semblable: un volume de marchandises en régression de 2% et une croissance de 1,9% du nombre de voyageurs. Disons dès l'abord que perdre 2% en marchandises, c'est une situation plus favorable que dans les pays voisins, ce qui peut nous consoler tant soit peu d'être descendus sous la barre des 70 millions de tonnes.

L'année 82

Les prévisions pour cette année, faites dans les premiers jours de l'an, prévoient une croissance du trafic. Réalisera-t-on l'objectif?

Les grèves du premier trimestre dans l'industrie lourde ont coûté à la SNCB près de 3 millions de tonnes de trafic. Et rien ne permet d'affirmer avec certitude que ce handicap pourra être refait complètement.

Ne jouons donc pas les pythonisses et soulignons simplement le fait que, dans le concert européen, la SNCB a manifesté en 1981 une résistance appréciable aux attaques de la conjoncture et de la concurrence. En poursuivant dans la même ligne, elle peut envisager le futur avec courage.