

TABLES DES MATIÈRES

I. — TABLE SYSTÉMATIQUE

INTRODUCTION	1
------------------------	---

Exploitation Commerciale

CHAPITRE I

Aperçu sur la législation applicable aux transports par chemins de fer

1°) Loi belge du 25 août 1891 sur le contrat de transport	4
Une loi spéciale pour les transports par chemin de fer était-elle devenue nécessaire?	5
Subdivisions de la loi	7
Analyse de la loi	7
Responsabilité contractuelle	8
Responsabilité délictuelle ou quasi-délictuelle	12
La révision de la loi de 1891 est nécessaire.	16
2°) Conventions internationales de Berne	16
a) Convention internationale pour le transport des marchandises (C.I.M.)	16
Responsabilité collective des réseaux	20
Bureau Central de Compensation de Bruxelles (B.C.C.)	23
b) Convention internationale pour le transport des voyageurs et des bagages (C.I.V.)	24
c) Transports mixtes fer-mer	25

CHAPITRE II

Les Tarifs

I. — Définition	26
Base du tarif	26
II. — Conditions de validité des tarifs	27
a) Légalité du tarif	27
b) Publication réglementaire	28
c) Accessibilité à tous	28
III. — Bases pour la tarification	29
a) Considérations générales	29
b) Systèmes des tarifs	31
1°) Système au poids et au volume	31
2°) Système de tarification à la valeur	33
3°) Système mixte	34
Dégressivité des taxes avec l'augmentation du poids transporté	36
Facteurs pouvant influencer sur la taxation	40
Utilisation plus ou moins complète du matériel	40

Nature du matériel employé	40
Etat de la marchandise	41
Tarifification à échelles mobiles	41
Facteurs extérieurs aux transports	41
4°) Système de tarification basé sur le prix de revient du transport	42
1. Belgique	42
2. France	42
3. Angleterre	44
4. Finlande	45
IV. — Formation des tarifs	46
A. — Entre quelles limites doit-on se tenir dans la formation des taxes ?	46
Limite inférieure.	46
Limite supérieure	46
Valeur commerciale du transport	46
B. — Formation des taxes	48
L'élément variable	48
L'élément fixe	48
Charges terminales ou frais d'expédition (frais fixes)	48
Facteurs auxquels on a égard dans la gradation des taxes	49
1°) La distance	49
Distance d'application. Tarifs de montagne	49
2°) Le poids et la quantité des marchandises transportées	50
3°) Caractères spéciaux de la marchandise	50
4°) Nature spéciale du transport.	50
5°) Tarifification par poids standards	51
6°) Les charges terminales	51
Frais accessoires	52
Porte à porte commercial et porte à porte technique	52
V. — Classification des tarifs	53
A. — Classification des tarifs considérés du point de vue de leurs taux rapportés à la distance	53
a) Tarifs à taux invariables ou tarifs proportionnels	53
b) Tarifs à taux variables ou tarifs différentiels ou encore tarifs à base décroissante	54
1°) Tarifs à échelons ou à gradins	55
Tarifs à la distance à bases variables (tarifs dégressifs discontinus)	56
Tarifs à la distance à base constante dénommés «tarifs belges» (tarifs dégressifs continus)	57
Tarifs présentant des paliers	62
2°) Tarifs par zones	64
B. — Classification des tarifs considérés du point de vue des conditions d'application	65
Tarifs généraux ou normaux	65
Tarifs spéciaux ou exceptionnels ou conditionnels	65
Comité consultatif des tarifs	68
Développement du trafic réalisé par la création de la concurrence entre producteurs	69
C. — Classification des tarifs d'après leur champ d'application	72
Tarifs intérieurs	72
Tarifs internationaux	73
Voie la plus courte	73
Voie la plus économique	73

Réexpédition	73
Réinscription	73
Réenregistrement	74
1°) Détermination de la voie d'acheminement	75
2°) Etablissement de la taxe à appliquer	76
3°) Répartition de la taxe entre les réseaux en concurrence	78
Report des taxes	78
Tarifs de transit	80
Tarifs de réexpédition	80

CHAPITRE III

Tarifs à voyageurs

Généralités	82
I. — Tarifs généraux	84
II. — Tarifs spéciaux	88
Abonnements	90
1°) Abonnements ordinaires	90
2°) Abonnements d'ouvriers, dits « coupon de semaine »	92
Effets des abonnements d'ouvriers	92
III. — Tarif « penny porto »	97

CHAPITRE IV

Mesure de l'utilité des chemins de fer

Prix de revient total	99
Prix de revient partiel	99
Péage	100
Importance relative des charges permanentes et du prix de revient partiel	101
1°) Cas du propriétaire de la voie qui n'exploite pas lui-même	101
2°) Cas de l'entrepreneur qui exploite une voie construite et entretenue par d'autres	102
Subdivisions des dépenses d'un chemin de fer	102
1°) Dépenses fixes ou fondamentales	102
2°) Dépenses variables avec le trafic	103
Conclusion	105
Valeur d'usage du transport	106
Courbe de la demande	107
Mesure de l'utilité des transports	110
Taxe unique	110
Recette brute du chemin de fer	112
Bénéfice du public	112
Utilité perdue	112
Dépenses	112
Première hypothèse : Prix de revient indépendant du trafic	112
Taxe unique	113
Recette du chemin de fer — ses dépenses — son bénéfice	114
Bénéfice maximum	114
Utilité perdue	115
Utilité totale du chemin de fer	115

Cas de la taxe unique inférieure au prix de revient	115
Taxes multiples	116
Effets des taxes multiples	116
Conclusions	117
Deuxième hypothèse : Prix de revient variable avec le trafic	118
L'exploitation d'un chemin de fer se range parmi les industries qui exploitent en grand. — Conséquences	118
Loi de l'utilisation des masses.	118
Forme de la courbe du prix de revient	119
La courbe du prix de revient coupe la courbe de la demande	122
1°) Cas de la taxe unique	122
Dépenses proportionnelles au trafic. — Dépenses permanentes. — Recettes. — Bénéfice du chemin de fer. — Bénéfice du public. — Utilité perdue	123
2°) Cas des taxes diverses	124
Conclusions	126
la diversification des taxes réalise le bénéfice maximum	126
la taxe la plus basse doit se rapprocher du prix de revient partiel	126
La courbe du prix de revient ne coupe pas la courbe de la demande	127
1°) Cas de la taxe unique	127
2°) Cas des taxes multiples	128
Conclusions	129

CHAPITRE V

Problèmes tarifaires	130
Les tarifs spéciaux de concurrence dans leur rapport avec le prix de revient	132

CHAPITRE VI

La psychologie du cheminot	135
---	-----

CHAPITRE VII

Gestion financière d'un chemin de fer

Généralités	137
1. Compte de premier établissement	138
2. Compte d'exploitation	139
3. Amortissements	139
1°) L'amortissement industriel. — Fonds de renouvellement	139
2°) L'amortissement financier	141
A. Exploitation par une Société	141
B. Exploitation par l'État	142
4. Fonds des pensions	142
1°) Système de la capitalisation	142
Réserves mathématiques	142
2°) Système de la répartition	143
5. Fonds d'assurance	143
6. Fonds de réserve	144
7. Prévisions budgétaires	144

A. Recettes probables	144
B. Dépenses probables	145
C. Résultats financiers	145
D. L'équilibre financier ne sera jamais qu'un équilibre instable	146
Contrôle budgétaire	146

CHAPITRE VIII

Prix de revient

I. — <i>Prix de revient général moyen</i>	147
II. — <i>Prix de revient industriel</i>	147
III. — <i>Prix de revient partiel</i>	149
IV. — <i>Prix de revient marginal</i>	152
Coût marginal de progression	156
Coût marginal de régression	156
V. — <i>Graphique de la rentabilité</i>	157
Point critique	158
VI. — <i>Calcul du prix de revient général moyen du voyageur-kilomètre et de la tonne-kilomètre</i>	159

CHAPITRE IX

Résultats d'exploitation

I. — <i>Capital de premier établissement</i>	165
Intérêts intercalaires	166
II. — <i>Coefficient d'exploitation</i>	167
Coefficient d'exploitation réel	169
Cas spécial d'un chemin de fer électrique	169
Problèmes	171
Intérêt que peut présenter un trafic nouveau eu égard à la recette supplémen- taire escomptée et à la dépense nouvelle à en résulter	171
Détermination du trafic nécessaire pour couvrir les dépenses de 1 ^{er} établissement	171
III. — <i>Rémunération du capital</i>	172
Formule faisant apparaître le coefficient d'exploitation dans l'expression de l'intérêt .	172
Intérêt réel	173
a) La considération de l'intérêt du capital suffit-elle pour apprécier les résultats d'exploitation ?	174
b) La considération du coefficient d'exploitation suffit-elle pour juger les résul- tats d'exploitation ?	174
IV. — <i>Recette moyenne par voyageur-kilomètre et par tonne-kilomètre</i>	176
V. — <i>Statistiques</i>	179
Machines à statistiques	182
Machines électroniques	184
Programmation	185
Numération binaire	185

CHAPITRE X

Influence de la concurrence de la voie d'eau et de l'auto sur le système tarifaire des chemins de fer

I. — <i>La concurrence de la voie navigable</i>	188
---	-----

II. — <i>Transports mixtes</i>	190
III. — <i>La concurrence de la route</i>	191
Comment se présente la concurrence de l'auto ?	193
1. Prix de revient du camion	194
2. Comparaison entre les prix pratiqués par la route et les taxes perçues par le chemin de fer	196
3. Caractères généraux de la concurrence de l'auto	198
4. Conclusions	200
1°) Tarifs	200
2°) Fourniture du matériel	201
3°) Délais de livraison des marchandises	201
4°) Position du chemin de fer vis-à-vis de la concurrence de la route et de la voie d'eau	201

CHAPITRE XI

1. L'avion	203
2. L'hélicoptère	203
3. L'hydravion	203

CHAPITRE XII

Le drame du chemin de fer	204
Les trois objectifs fondamentaux	205

CHAPITRE XIII

La coordination des transports

1. La liberté du choix de l'utilisateur	212
2. La neutralité de l'État	212
3. L'égalité des charges diverses	213
4. Condition de rentabilité propre à chaque mode de transport	214

CHAPITRE XIV

Européisation des chemins de fer

1. Exploitation en commun des wagons à marchandises. — Wagons Europ	216
2. Wagons Standards Européens	216
3. Le wagon de l'avenir	217
4. La Société Eurofima	217
5. Passage des frontières	218
6. Concentration du trafic international sur les grands itinéraires	218
7. Circulation des rames Trans-Europ-Express (T.E.E.)	219
8. Tarif européen pour les expéditions de détail	219

TABLES DES MATIÈRES	220
-------------------------------	-----