

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
Dispositions légales qui régissent les transports par route, par eau et par air	16
2°) Conventions internationales de Berne	17
a) Convention internationale pour le transport des marchandises (C.I.M.)	17
Responsabilité collective des réseaux	24
Bureau Central de Compensation de Bruxelles (B.C.C.)	24
b) Convention internationale pour le transport des voyageurs et des bagages (C.I.V.)	25

CHAPITRE II

Les Tarifs

I. — Définition	27
Base du tarif	27
II. — Conditions de validité des tarifs	28
a) Légalité du tarif	29
b) Publication réglementaire	30
c) Accessibilité à tous	30
III. — Bases pour la tarification	30
a) Considérations générales	30
b) Systèmes des tarifs	32
1°) Système au poids et au volume	33
2°) Système de tarification à la valeur	34
3°) Système mixte	35
Dégressivité des taxes avec l'augmentation du poids transporté	38
Facteurs pouvant influencer sur la taxation	42
Utilisation plus ou moins complète du matériel	43

Nature du matériel employé	43
Etat de la marchandise	43
Tarification à échelles mobiles	43
Facteurs extérieurs aux transports	44
IV. — <i>Formation des tarifs</i>	44
A. — Entre quelles limites doit-on se tenir dans la formation des taxes ?	44
Limite inférieure	44
Limite supérieure	44
Valeur commerciale du transport	45
B. — Formation des taxes	46
L'élément variable	46
L'élément fixe	46
Charges terminales ou frais d'expédition (frais fixes)	46
Facteurs auxquels on a égard dans la gradation des taxes	47
1°) La distance	47
Distance d'application. Tarifs de montagne	47
2°) Le poids et la quantité des marchandises transportées	48
3°) Caractères spéciaux de la marchandise	48
4°) Nature spéciale du transport	48
5°) Tarification par poids standards	49
Charges terminales	49
Frais accessoires	49
V. — <i>Classification des tarifs</i>	50
A. — Classification des tarifs considérés du point de vue de leurs taux rapportés à la distance	50
a) Tarifs à taux invariables ou tarifs proportionnels	51
b) Tarifs à taux variables ou tarifs différentiels ou encore tarifs à base décroissante	52
1°) Tarifs à échelons ou à gradins	53
Tarifs à la distance à bases variables	53
Tarifs à la distance à base constante dénommés « tarifs belges »	55
Tarifs présentant des paliers	61
2°) Tarifs par zones	63
B. — Classification des tarifs considérés du point de vue des conditions d'application	64
Tarifs généraux ou normaux	64
Tarifs spéciaux ou exceptionnels ou conditionnels	64
Comité consultatif des tarifs	67
Développement du trafic réalisé par la création de la concurrence entre producteurs	68
C. — Classification des tarifs d'après leur champ d'application	71
Tarifs intérieurs	71
Tarifs internationaux	72
Voie la plus courte	72
Voie la plus économique	72
Réexpédition	72
Réinscription	73
1°) Détermination de la voie d'acheminement	73
2°) Etablissement de la taxe à appliquer	75
3°) Répartition de la taxe entre les réseaux en concurrence	76
Report des taxes	77
Tarifs de transit	79
Tarifs de réexpédition	79

CHAPITRE III

Tarifs à voyageurs

Généralités	80
I. — Tarifs généraux	82
II. — Tarifs spéciaux	85
Abonnements	87
1°) Abonnements ordinaires	87
2°) Abonnements de travail	89
3°) Abonnements scolaires	89
4°) Abonnements d'ouvriers, dits « coupons de semaine »	90
Effets des abonnements d'ouvriers	92
III. — Tarif « penny porto »	93

CHAPITRE IV

Mesure de l'utilité des chemins de fer

Prix de revient total	95
Prix de revient partiel	95
Péage	96
Importance relative des charges permanentes et du prix de revient partiel	97
1°) Cas du propriétaire de la voie qui n'exploite pas lui-même	97
2°) Cas de l'entrepreneur qui exploite une voie construite et entretenue par d'autres	98
Subdivisions des dépenses d'un chemin de fer	98
1°) Dépenses fixes ou fondamentales	98
2°) Dépenses variables avec le trafic	99
Conclusion	101
Valeur d'usage du transport	102
Courbe de la demande	103
Mesure de l'utilité des transports	106
Taxe unique	106
Recette brute du chemin de fer	106
Bénéfice du public	107
Utilité perdue	107
Première hypothèse : Prix de revient indépendant du trafic	108
Taxe unique	108
Recette du chemin de fer — ses dépenses — son bénéfice	109
Bénéfice maximum	110
Utilité perdue	110
Utilité totale du chemin de fer	110
Cas de la taxe unique inférieure au prix de revient	111
Taxes multiples	112
Effets des taxes multiples	112
Conclusions	113
Deuxième hypothèse : Prix de revient variable avec le trafic	113
L'exploitation d'un chemin de fer se range parmi les industries qui exploitent en grand. — Conséquences	113
Loi de l'utilisation des masses	114
Forme de la courbe du prix de revient	115
La courbe du prix de revient coupe la courbe de la demande	119

1°) Cas de la taxe unique	119
Dépenses proportionnelles au trafic. — Dépenses permanentes. — Recettes. —	
Bénéfice du chemin de fer. — Bénéfice du public. — Utilité perdue	119
2°) Cas des taxes diverses	119
Conclusions :	
la diversification des taxes réalise le bénéfice maximum	121
la taxe la plus basse doit se rapprocher du prix de revient partiel	121
La courbe du prix de revient ne coupe pas la courbe de la demande	122
1°) Cas de la taxe unique	122
2°) Cas des taxes multiples	123
Conclusions	124

CHAPITRE V

Problèmes tarifaires	125
Les tarifs spéciaux de concurrence dans leur rapport avec le prix de revient	127

CHAPITRE VI

La psychologie du cheminot	130
---	------------

CHAPITRE VII

Gestion financière d'un chemin de fer

Généralités	132
1. Compte de premier établissement	133
2. Compte d'exploitation	134
3. Amortissements	134
1°) L'amortissement industriel. — Fonds de renouvellement	134
2°) L'amortissement financier	135
A. Exploitation par une Société	136
B. Exploitation par l'Etat	136
4. Fonds des pensions	136
1°) Système de la capitalisation	136
Réserves mathématiques	137
2°) Système de la répartition	137
5. Fonds d'assurance	138
6. Fonds de réserve	138
7. Prévisions budgétaires	138
A. Recettes probables	138
B. Dépenses probables	139
C. Résultats financiers	139
C. L'équilibre financier ne sera jamais qu'un équilibre instable	140
Contrôle budgétaire	140

CHAPITRE VIII

Prix de revient

I. — <i>Prix de revient général moyen</i>	141
II. — <i>Prix de revient industriel</i>	141
III. — <i>Prix de revient partiel</i>	143
IV. — <i>Calcul du prix de revient général moyen du voyageur-kilomètre et de la tonne-kilomètre</i>	145
A. <i>Méthode classique</i>	145
a) <i>Calcul de la charge utile moyenne du train de marchandises</i>	146
b) <i>Calcul de la charge utile moyenne du train de voyageurs</i>	147
c) <i>Calcul de P_m et de P_v (Prix de revient du train-kilomètre marchandises et du train-kilomètre voyageurs)</i>	148
<i>Considérations préalables</i>	148
1°) <i>Les dépenses proprement dites d'exploitation</i>	149
2°) <i>Répartition des charges financières</i>	150
3°) <i>Prix de revient total</i>	151
Conclusions	152
1°) <i>Ventilation des dépenses proprement dites d'exploitation</i>	152
2°) <i>Ventilation des charges financières</i>	153
<i>Calcul de prix de revient du train-kilomètre</i>	153
I. — <i>Détermination de P_m et de P_v, charges financières non comprises.</i>	153
<i>Simplification du calcul du prix de revient</i>	158
II. — <i>Détermination des charges financières</i>	159
III. — <i>Prix de revient total général moyen</i>	160
<i>Prix de revient comparés du voyageur-kilomètre et de la tonne-kilomètre.</i>	160
<i>Déficit du service des voyageurs</i>	161
<i>Nouvelle méthode du calcul des prix de revient de la S. N. C. B.</i>	162
<i>Prix de revient « normalisé ».</i>	162
1. <i>Redressements préalables de la comptabilité</i>	162
2. <i>Bases adoptées par la S. N. C. B. pour la répartition des dépenses</i>	163
3. <i>Prix de revient unitaires moyens « normalisés »</i>	164

CHAPITRE IX

Résultats d'exploitation

I. — <i>Capital de premier établissement.</i>	166
<i>Intérêts intercalaires</i>	166
II. — <i>Coefficient d'exploitation</i>	168
<i>Coefficient d'exploitation réel</i>	170
<i>Cas spécial d'un chemin de fer électrique</i>	170
<i>Problèmes :</i>	
<i>Intérêt que peut présenter un trafic nouveau eu égard à la recette supplémentaire escomptée et à la dépense nouvelle à en résulter</i>	172
<i>Détermination du trafic nécessaire pour couvrir les dépenses de 1^{er} établissement</i>	172
III. — <i>Rémunération du capital</i>	173
<i>Formule faisant apparaître le coefficient d'exploitation dans l'expression de l'intérêt.</i>	174
<i>Intérêt réel</i>	174
a) <i>La considération de l'intérêt du capital suffit-elle pour apprécier les résultats d'exploitation ?</i>	174

b) La considération du coefficient d'exploitation suffit-elle pour juger les résultats d'exploitation ?	175
IV. — Recette moyenne par voyageur-kilomètre et par tonne-kilomètre	176
V. — Statistiques	179

CHAPITRE X

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

I. — La concurrence de la voie navigable	185
II. — Transports mixtes	187
III. — La concurrence de la route	188
IV. — Comment se présente la concurrence de l'auto ?	188
1. Prix de revient du camion	189
2. Prix perçus par la route	191
3. Comparaison entre les prix pratiqués par la route et les taxes perçues par le chemin de fer	193
4. Caractères généraux de la concurrence de l'auto	194
5. Conclusions	196
1 ^o) Tarifs	196
2 ^o) Fourniture du matériel	197
3 ^o) Délais de livraison des marchandises	197
4 ^o) Position du chemin de fer vis-à-vis de la concurrence de la route et de la voie d'eau	197

CHAPITRE XI

Coordination des transports intérieurs	199
---	------------