

# Table des matières.

Page

Introduction .....	1
--------------------	---

## Exploitation Commerciale.

### Chapitre I.

#### Législation applicable aux transports par chemin de fer.

1°) Loi belge du 25 août 1891 sur le contrat de transport .....	3
Une loi spéciale pour les transports par chemin de fer était-elle devenue nécessaire .....	3
Subdivisions de la loi .....	5
Analyse de la loi .....	6
2°) Conventions internationales de Berne .....	15
a) Convention internationale pour le transport des marchandises (C.I.M.) .....	15
b) Convention internationale pour le transport des voyageurs & des bagages (C.I.V.) .....	23

### Chapitre II.

#### Les Tarifs.

<u>I. Définition</u> .....	25
<u>II. Conditions de validité des tarifs</u> .....	27
a) Légalité du tarif .....	27
b) Publication réglementaire .....	28
c) Accessibilité à tous .....	28
<u>III. Bases pour la tarification</u> .....	28
a) Considérations générales .....	28
b) Systèmes de tarifs .....	31
1°) Système au poids et au volume .....	31
2°) Système de tarification à la valeur .....	32
3°) Système mixte .....	33
Facteurs pouvant influencer sur la taxation .....	38
Utilisation plus ou moins complète du matériel .....	38
Nature du matériel employé .....	43
Etat de la marchandise, etc. ....	44

<u>IV. - Formation des tarifs</u>	45
A. - Entre quelles limites doit-on se tenir dans la formation des taxes ?	45
Limite inférieure	45
Limite supérieure	45
Valeur commerciale du transport	46
B. - Formation des taxes	47
L'élément variable	47
L'élément fixe	47
Charges terminales ou frais d'expédition	47
Facteurs auxquels on a égard dans la gradation des taxes	49
1°) La distance	49
Distances d'application. Tarifs de montagne	49
2°) Le poids et la quantité des marchandises transportées	49
3°) Caractères spéciaux de la marchandise	50
4°) Nature spéciale du transport	51
Frais accessoires	51
<u>V. - Classification des tarifs</u>	52
A. - Classification des tarifs considérés du point de vue de leurs taux rapportés à la distance	52
a) Tarifs à taux invariables ou tarifs proportionnels	52
b) Tarifs à taux variables ou tarifs différentiels ou encore tarifs à base décroissante	54
1°) Tarifs à échelons ou à gradins	54
Tarifs à la distance à bases variables	54
Tarifs à la distance à base constante dénommés "tarifs belges"	56
Tarifs présentant des paliers	66
2°) Tarifs par zones	68
B. - Classification des tarifs considérés du point de vue des conditions d'application	69
Tarifs généraux ou normaux	69
Tarifs spéciaux, ou exceptionnels ou conditionnels	69
Comité consultatif des tarifs	72
Développement du trafic réalisé par la création de la concurrence entre producteurs	75
C. - Classification des tarifs d'après leur champ d'application	78
Tarifs internationaux	79
Voie la plus courte - Voie la plus économique	79
Réexpédition	80
Réinscription	81
1°) Détermination de la voie d'acheminement	81
2°) Établissement de la taxe à appliquer	83
3°) Répartition de la taxe entre les réseaux en concurrence	85

Report des taxes .....	86
Tarifs de transit .....	88
Tarifs de réexpédition .....	88

### Chapitre III.

#### Tarifs à voyageurs.

Généralités .....	89
<u>I. Tarifs généraux</u> .....	91
<u>II. Tarifs spéciaux</u> .....	94
Abonnements .....	96
1°) Abonnements ordinaires .....	96
2°) Abonnements scolaires .....	96
3°) Abonnements d'ouvriers, dits "coupons de semaine" .....	99
Effets des abonnements d'ouvriers .....	101

### Chapitre IV.

#### Mesure de l'utilité des chemins de fer.

<u>Prix de revient total</u> .....	104
<u>Prix de revient partiel</u> .....	104
<u>Seage</u> .....	105
Importance relative des charges permanentes et du prix de revient partiel .....	106
1°) Cas du propriétaire de la voie qui n'exploite pas lui-même .....	106
2°) Cas de l'entrepreneur qui exploite une voie construite et entretenue par d'autres .....	107
Subdivisions des dépenses d'un chemin de fer .....	107
1°) Dépenses fixes ou fondamentales .....	108
2°) Dépenses variables avec le trafic .....	108
Conclusions .....	110
<u>Valeur d'usage du transport</u> .....	111
<u>Courbe de la demande</u> .....	111
<u>Mesure de l'utilité des transports</u> .....	117
Taxe unique .....	117
Recette brute du chemin de fer .....	118
Bénéfice du public .....	118
Utilité perdue .....	118
Hypothèse du prix de revient indépendant du trafic .....	119
Taxe unique .....	120
Recette du chemin de fer - ses dépenses - son bénéfice .....	121
Bénéfice maximum .....	121

Utilité perdue . . . . .	122
Utilité totale du chemin de fer . . . . .	122
Cas de la taxe inférieure au prix de revient . . . . .	123
Taxes multiples . . . . .	124
Effets des taxes multiples . . . . .	125
Conclusions . . . . .	125
L'exploitation d'un chemin de fer se range parmi les industries qui exploitent en grand. - Conséquences . . . . .	126
Loi de l'utilisation des masses . . . . .	127
Forme de la courbe du prix de revient . . . . .	127
La courbe du prix de revient coupe la courbe de la demande . . . . .	131
1°) Cas de la taxe unique . . . . .	131
Dépenses proportionnelles au trafic. - Dépenses permanentes. - Recettes. - Bénéfice du chemin de fer. - Bénéfice du public. - Utilité perdue . . . . .	132
2°) Cas des taxes diverses . . . . .	132
Conclusions :	
- la diversification des taxes réalise le bénéfice maximum . . . . .	135
- la taxe la plus basse doit se rapprocher du prix de revient partiel . . . . .	135
La courbe du prix de revient ne coupe pas la courbe de la demande . . . . .	135
1°) Cas de la taxe unique . . . . .	136
2°) Cas des taxes multiples . . . . .	137
Conclusions . . . . .	138

## Chapitre V.

### Prix de revient.

<u>I. - Prix de revient général moyen</u> . . . . .	139
<u>II. - Prix de revient partiel</u> . . . . .	139
<u>III. - Prix de revient industriel</u> . . . . .	141
<u>IV. - Calcul du prix de revient général moyen du voyageur - kilomètre et la tonne-kilomètre</u> . . . . .	143
A. - Charge utile moyenne du train de marchandises . . . . .	144
B. - Charge utile moyenne du train de voyageurs . . . . .	145
C. - Calcul de $P_m$ et de $P_v$ (Prix de revient du train kilomètre marchandises et du train-kilomètre voyageurs) . . . . .	146
1°) Ventilation des dépenses proprement dites d'exploitation . . . . .	147
Exemple de calcul de $P_m$ et de $P_v$ , charges financières non comprises . . . . .	149
2°) Répartition des charges financières . . . . .	151

<u>D. Prix de revient total moyen</u> .....	153
<u>E. Considérations sur la détermination du prix de revient</u> .....	154
1°) Dépenses proprement dites d'exploitation.....	154
2°) Charges financières.....	156
3°) Prix de revient total.....	157
<u>F. Conclusions</u> .....	157
1°) Ventilation des dépenses proprement dites d'exploitation.....	157
2°) Ventilation des charges financières.....	158
<u>G. Prix de revient d'avant et d'après-guerre</u> .....	159
I. Prix de revient comparés du voyageur-kilomètre et de la tonne-kilomètre.....	160
II. Déficit du service des voyageurs.....	161
III. Prix de revient moyens d'avant-guerre.....	161
IV. Prix de revient moyens d'après-guerre.....	166

## Chapitre VII.

### Résultats d'exploitation.

<u>I. Capital de 1<sup>er</sup> établissement</u> .....	167
<u>II. Coefficient d'exploitation</u> .....	169
Coefficient d'exploitation réel.....	172
Problèmes :	
- Intérêt que peut présenter un trafic nouveau en regard à la recette supplémentaire escomptée et à la dépense nouvelle à en résulter.....	172
- Détermination du trafic nécessaire pour gager les dépenses de 1 <sup>er</sup> établissement.....	172
<u>III. Rémunération du capital</u> .....	174
Formule faisant apparaître le coefficient d'exploitation dans l'expression de l'intérêt.....	174
Intérêt réel.....	175
a) La considération de l'intérêt du capital suffit-elle pour apprécier les résultats d'exploitation?.....	175
b) La considération du coefficient d'exploitation suffit-elle pour juger les résultats d'exploitation?.....	176
<u>IV. Nécessité de l'autonomie financière pour un chemin de fer d'Etat</u> .....	178
<u>V. Tarif "penny parts"</u> .....	179
<u>VI. Renseignements statistiques pour les années 1913 et 1927</u> .....	182
Diagramme de la variation des recettes mensuelles du trafic voyageurs et du trafic marchandises.....	183
Représentation graphique des comptes de l'année 1927.....	186

<u>VII. - Statistiques</u> .....	187
- L'importance et le rôle des statistiques dans les chemins de fer.....	187
- Machines automatiques à statistiques (Powers, Hollerith).....	189

