

TABLE DES MATIERES

<u>PARTIE A - Les aspects politiques, économiques et financiers</u>	Pages
<u>des Chemins de Fer Belges</u>	
<u>CHAPITRE I - Les chemins de fer de l'Etat et les compagnies</u>	1
1-1. <u>Introduction historique</u>	1
1-2. <u>La naissance des chemins de fer belges</u>	2
1.2.1. Les rétrogrades	2
1.2.2. Les influences novatrices	3
1.2.3. Le plan financier et le projet économique	4
1.2.4. La décision parlementaire	5
1.2.5. Le problème de la concurrence des transports à ses débuts	6
1.2.6. La mise en service de la première ligne	6
1.2.7. Le développement rapide du réseau construit par l'Etat	7
1-3. <u>La période des concessions</u>	8
1.3.1. Les aspects légaux	8
1.3.2. L'ouverture des concessions	8
1.3.3. La période anglaise	9
1.3.4. Les conséquences de la crise de 1845-1848	9
1.3.5. L'expansion du secteur secondaire	10
1.3.6. La période belge	10
1.3.7. Les problèmes de l'exploitation concurrente	11
1.3.8. L'intervention de l'Etat	12
1-4. <u>L'unification du réseau</u>	12
1.4.1. Les motivations du rachat des concessions	12
1.4.2. La reprise des chemins de fer concédés	13
1.4.3. Le coût des rachats	14
1.4.4. La valeur comptable du réseau	14
1.4.5. La recherche d'une autonomie administrative et financière	15
<u>CHAPITRE II -La Société Nationale des Chemins de Fer Belges (S.N.C.B.)</u>	16
2-1. <u>La crise financière et monétaire de 1925-1926</u>	16
2.1.1. L'évolution fiscale après la grande guerre	16
2.1.2. La situation budgétaire en 1926	16
2.1.3. La crise financière	16
2.1.4. La crise monétaire	17
2.1.5. La stabilisation financière	17
2-2. <u>La constitution de la Société Nationale</u>	19
2.2.1. Le cadre juridique	19
2.2.2. Le mécanisme financier	20
2.2.3. Le contrôle gouvernemental	22
2-3. <u>La situation actuelle</u>	24
2.3.1. La dimension politique et physique du réseau	24
2.3.2. La situation économique de la S.N.C.B.	28
2.3.3. Le problème financier de la Société Nationale	33
2.3.4. Les perspectives d'avenir	37

PARTIE B - La place de la S.N.C.B. dans le marché des transports

CHAPITRE III - Le marché des transports concurrents du rail belge 40

<u>3-1. Les transports routiers</u>	40
3.1.1. L'infrastructure routière	40
3.1.2. Le financement des programmes d'investissement	41
3.1.3. Le parc automobile	42
3.1.4. La circulation routière	44
3.1.5. Le trafic routier des marchandises	45
3.1.6. L'estimation des recettes des transports routiers	47
<u>3-2. Les transports par navigation intérieure</u>	48
3.2.1. L'infrastructure des voies navigables	48
3.2.2. Les frais d'exploitation des voies navigables	50
3.2.3. La structure de la flotte	51
3.2.4. Le trafic de la batellerie	53
3.2.5. L'estimation des recettes de la navigation intérieure	56
3.2.6. La rentabilité de la navigation intérieure	58
<u>3-3. Les transports par pipe-lines(oléoducs)</u>	59
3.3.1. L'infrastructure des oléoducs	59
3.3.2. Les trafics des produits pétroliers	61
3.3.3. Un pipe line pour le minerai de fer	61

CHAPITRE IV - Les transports dans le cadre de l'économie belge 63

<u>4-1. L'importance du secteur des transports</u>	63
4.1.1. La dimension macro-économique des transports	63
4.1.2. Les flux de transport des marchandises en Belgique	65
4.1.3. Les flux de transport des voyageurs en Belgique	66
<u>4-2. Les options du Gouvernement</u>	67
4.2.1. L'avenir des transports publics	68
4.2.2. Les priorités du Plan en matière de transport	69
4.2.3. Les investissements publics dans le secteur	70
<u>4-3. La politique communautaire en matière de transports</u>	73
4.3.1. L'expansion des transports européens	74
4.3.2. L'esquisse du projet communautaire de transport	76
4.3.3. La situation des chemins de fer dans l'Europe de demain	77
<u>4-4. Les initiatives d'intégration des activités ferroviaires nationales</u>	78
4.4.1. La coopération sur le plan technique	78
4.4.2. La coopération sur les plans commercial et financier	79
4.4.3. L'Union Internationale des Chemins de Fer	80
4.4.4. Les ententes entre Réseaux sous forme de Pools	80
4.4.5. Les filiales ferroviaires internationales	82
4.4.6. Le projet de Société Européenne des Chemins de fer	83
4.4.7. Une réalisation U.S.A. : l'AMTRACK	85

PARTIE C - Une alternative pour une politique ferroviaire
progressiste au service de la collectivité

CHAPITRE V - Le bilan et les choix selon le coût social

5-1. <u>Les conditions de travail</u>	89
5.1.1. Les routiers	89
5.1.2. Les bateliers	90
5.1.3. Les cheminots	91
5-2. <u>Le bilan socio-économique</u>	92
5.2.1. Les pollutions d'origine chimique	92
5.2.2. Les nuisances acoustiques	94
5.2.3. La consommation d'espace	95
5.2.4. Le bilan énergétique national	96
5.2.5. La sécurité des personnes	98

CHAPITRE VI - Les bases pour une réforme 101

6-1. <u>La synthèse politique des transports</u>	101
6.1.1. Le problème de la dimension du système	101
6.1.2. Le rendement du transport "voyageurs"	102
6.1.3. Le coût du transport "marchandises"	103
6-2. <u>L'ébauche d'une solution pragmatique</u>	104
6.2.1. L'harmonisation technique	105
6.2.2. L'harmonisation sociale	105
6.2.3. L'harmonisation fiscale	106
6.2.4. L'imputation des coûts d'infrastructure	107
6.2.5. La coordination rationnelle des investissements	108
6-3. <u>Les propositions de réforme de la S.N.C.B.</u>	108
6.3.1. La confusion des missions de la S.N.C.B.	109
6.3.2. L'élimination des contraintes étatiques	109
6.3.3. La suppression des situations d'exception	110
6.3.4. La révision du régime de mendicité annuelle	110
6.3.5. Le problème des investissements	110
6.3.6. La décharge du poids de l'infrastructure	111

CHAPITRE VII - Les choix pour une politique ferroviaire
progressiste 112

7-1. <u>Le choix d'une politique pour une politique de transport</u>	112
7-2. <u>Objectif à court terme : la couverture des charges</u>	114
7.2.1. La couverture progressive des charges d'infrastructure	115
7.2.2. L'avenir du Fonds de renouvellement	116
7.2.3. L'aménagement des infrastructures	120
7.2.4. La suppression des situations d'exception	123
7.2.5. La normalisation des comptes en trafic marchandises	126

7-3. <u>Objectif à moyen terme : une restructuration nationale</u>	128
7.3.1. Un Office de Coordination des Investissements dans les infrastructures de transport	129
7.3.2. Une Régie des Voies Ferrées (R.V.F.)	130
7.3.3. Une S.N.C.B. "trinitaire"	132
7.3.4. Un Service de Transport des Marchandises(S.T.M.)	132
7.3.5. Un Service Voyageurs"Inter-villes"(S.V.I.)	134
7.3.6. Un Service Voyageurs "Urbain et Suburbain"(S.V.U.)	135
7-4. <u>Objectif à long terme : une intégration européenne</u>	137

CONCLUSIONS 139

Indications bibliographiques:

1. Ouvrages
2. Mémoires de fin d'études
3. Articles spécialisés
4. Rapports ,règlements et études
5. Publications consultées

ANNEXES

- 1- Tableau 3- Evolution de la situation financière de la S.N.C.B.
- 2- Tableau 5- Part des interventions de l'Etat dans les finances de la S.N.C.B.
- 3- Tableau 7-Investissements et frais d'entretien et de gestion des infrastructures de transport
- 4- Tableau 11-Transport des marchandises -Evolution des trafics routiers
- 5- Tableau 13-Transport des marchandises-Evolution des tonnages sectoriels
- 6- Tableau 22-Comptes nationaux et transports
- 7- Tableau 24-Répartition des transports par flux et par modes
- 8- Tableau 25 - Recensement du trafic voyageurs par lignes complètes en ordre décroissant
- 9-Tableau 28 - Dimensions d'une Société Européenne des chemins de fer
- 10-Tableau 32- Statistiques des accidents de la route
- Tableau 33- Statistiques des accidents aux passages à niveau
- Tableau 34- Statistiques des accidents d'exploitation de la S.N.C.B.
- 11- Tableau 35-Investissements et frais d'entretien et de gestion des infrastructures de transport
- 12-Tableau 39 -Situation des effectifs et titulaires de pension depuis l'origine de la S.N.C.B.
- 13-Tableau 43- Conversion du franc-or en franc-papier
- 14-Tableau 44- Effectif de la branche transports
- 15- L'Office de Navigation
- 16-Carte n° 2 - Carte du Réseau - 1975
- 17-Carte n° 4 - Voies navigables - Réseau 1975
- 18-Carte n° 6 - S.N.C.B. Trafic marchandises Tonnage brut annuel
- 19-Carte n° 7 - S.N.C.B. Trafic voyageurs-Densité moyenne journalière