

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
PRÉFACE.....	7
NOTES MÉTHODOLOGIQUES.....	9
SOURCES D'ARCHIVES.....	15
SOURCES IMPRIMÉES.....	19
BIBLIOGRAPHIE.....	23
ABRÉVIATIONS.....	35
INTRODUCTION.....	37

PREMIÈRE PARTIE

LA CRÉATION DU RÉSEAU : 1845-1867 LA CONQUÊTE DES « BEAUX DIVIDENDES »

CHAPITRE PREMIER. — 1845-1852 : LES INCERTITUDES.....	45
I. La concession.....	45
II. La remise en question de la concession.....	52
A. <i>Les imprévisions de la construction.....</i>	<i>52</i>
B. <i>Les imprévisions de l'exploitation.....</i>	<i>54</i>
a. Les transports et l'économie régionale dans les années 1840..	54
b. La résistance des autres moyens de transport.....	57
c. La politique commerciale et ses résultats.....	58
d. Le problème des coûts.....	60
C. <i>Les imprévisions financières.....</i>	<i>62</i>
D. <i>Les imprévisions politiques et sociales.....</i>	<i>62</i>

	Pages
	—
III. La victoire de la Compagnie.....	65
A. <i>Les exigences nouvelles : la convention du 11 août 1848 et l'échec de la convention de 1850.....</i>	<i>65</i>
B. <i>Les données de l'exploitation.....</i>	<i>66</i>
CHAPITRE II. — Le Second Empire : L'INVESTISSEMENT ET SES CONSÉQUENCES	73
INTRODUCTION. — Les « miracles » du Deux Décembre	73
I. Les conditions de l'investissement.....	75
A. <i>Les conditions financières.....</i>	<i>75</i>
B. <i>Les facteurs de l'investissement.....</i>	<i>80</i>
a. <i>Les lignes nouvelles.....</i>	<i>81</i>
b. <i>Les commandes de matériel roulant.....</i>	<i>83</i>
c. <i>Les travaux complémentaires dans les gares et sur la voie...</i>	<i>85</i>
II. La nature de l'investissement.....	88
A. <i>La structure du capital.....</i>	<i>88</i>
B. <i>Les rythmes de la construction.....</i>	<i>90</i>
C. <i>Analyse globale des marchés.....</i>	<i>91</i>
D. <i>Analyse par secteurs.....</i>	<i>96</i>
III. Le progrès technique et l'évolution des dépenses d'exploitation....	104
A. <i>Introduction générale.....</i>	<i>104</i>
B. <i>Première division (Exploitation).....</i>	<i>108</i>
C. <i>Troisième division (Travaux et Surveillance).....</i>	<i>113</i>
D. <i>Deuxième division (Matériel et Traction).....</i>	<i>115</i>
Conclusion du chapitre II.....	120
CHAPITRE III. — LES TARIFS : LA POLITIQUE COMMERCIALE SOUS L'EMPIRE.	125
I. Les facteurs.....	125
II. Les modalités.....	130
A. <i>Les moyens non tarifaires de lutte contre la concurrence.....</i>	<i>130</i>
B. <i>Les modalités des tarifs voyageurs.....</i>	<i>132</i>
C. <i>Les modalités des tarifs marchandises.....</i>	<i>132</i>

	Pages
	—
III. L'évolution	134
A. 1852-1855.....	135
B. 1855-1862.....	135
C. 1862-1870.....	137
D. <i>Les tarifs voyageurs</i>	139
Conclusion du chapitre III.....	140
CHAPITRE IV. — LE RÉSULTAT : LE TRAFIC	143
I. Le trafic voyageurs	143
A. <i>Les différents types de voyages</i>	143
B. <i>L'évolution démographique</i>	147
II. Le trafic marchandises	149
A. <i>Les marchandises grande vitesse</i>	149
B. <i>Les marchandises petite vitesse</i>	150
a. Le partage avec les canaux et le cabotage.....	150
b. La répartition par gare, par courant, par nature.....	151
c. Les explications.....	154
d. Analyse par secteurs : houille, sucre, matériaux de construction, industrie métallurgique, industrie textile.....	157
CONCLUSION DE LA PREMIÈRE PARTIE : la Convention de 1869.....	164

DEUXIÈME PARTIE

LA PÉRIODE DES COMBATS : 1867-1883

CHAPITRE V. — LA RARETÉ ET LE MONOPOLE	177
I. La rareté	177
A. <i>Le besoin de lignes nouvelles</i>	177
a. Point de vue pratique.....	177
b. Point de vue théorique.....	178
B. <i>L'insuffisance des lignes anciennes</i>	180
a. L'évolution du trafic.....	180
b. Les nouveaux encombrements : 1880-1882.....	185

	Pages
II. Le monopole.	186
A. <i>Les notables locaux ont désiré créer une concurrence.</i>	186
B. <i>Les tarifs marchandises : 1869-1879</i>	187
C. <i>Les tarifs voyageurs : 1869-1879</i>	190
D. <i>Les critiques antitarifaires.</i>	190
Conclusion du chapitre V.....	194
CHAPITRE VI. — LES TENTATIVES DE CONCURRENCE.	197
I. Les petites compagnies.	197
A. <i>Généralités : les acteurs</i>	197
a. <i>Les notables locaux.</i>	197
b. <i>Les spéculateurs.</i>	198
c. <i>Les Conseils généraux, le Parlement, l'Administration</i>	202
B. <i>L'évolution.</i>	205
a. <i>1870-1873</i>	205
b. <i>1873-1875.</i>	209
c. <i>La convention du 30 décembre 1875 entre l'État et la Compagnie du Nord.</i>	212
Conclusion sur les petites Compagnies.....	214
II. Les canaux : 1871-1878.	215
Conclusion du chapitre VI.....	217
CHAPITRE VII. — LES COMPTES DE 1867 à 1883.	219
I. Evolution globale.	219
A. <i>Évolution du produit net.</i>	219
B. <i>Analyse globale de l'investissement.</i>	229
a. <i>Évaluation.</i>	229
b. <i>Les facteurs financiers : taux d'intérêts et prix.</i>	234
c. <i>Les changements dans la décision.</i>	241
II. La première division.	245
III. La deuxième et la troisième division.	249
Conclusion du chapitre VII.....	252

	Pages
CHAPITRE VIII. — L'ÉCHEC DE LA SOLUTION ÉTATIQUE.....	255
I. 1876-1879.....	259
II. 1879-1883.....	260
III. Les canaux 1879-1883.....	268
CONCLUSION DE LA DEUXIÈME PARTIE.....	272

TROISIÈME PARTIE

PÉRIODE 1883-1914

LE SYSTÈME D'EXPLOITATION INTENSIVE

CHAPITRE IX. — LA GESTION DE L'ENTREPRISE.....	275
I. Le pouvoir.....	275
A. <i>La répartition des actions et des obligations.....</i>	<i>275</i>
B. <i>Le pouvoir à l'intérieur de l'entreprise : le Conseil d'Administration et les ingénieurs.....</i>	<i>276</i>
C. <i>Le développement des pouvoirs extérieurs à l'entreprise.....</i>	<i>280</i>
II. Les résultats financiers 1883-1913.....	284
A. <i>L'analyse des comptes.....</i>	<i>284</i>
B. <i>Les prix de revient.....</i>	<i>291</i>
CHAPITRE X. — LES FACTEURS EXTERNES.....	297
I. Les prix.....	297
A. <i>Les relations entre la Compagnie et ses fournisseurs.....</i>	<i>297</i>
B. <i>Les principaux marchés.....</i>	<i>301</i>
II. Les charges salariales.....	316
A. <i>Les salaires.....</i>	<i>316</i>
B. <i>Les retraites.....</i>	<i>322</i>
C. <i>La durée du travail.....</i>	<i>324</i>

	Pages
CHAPITRE XI. — LES FACTEURS INTERNES.....	327
INTRODUCTION. — Définition du système d'exploitation intensive.....	327
I. Les moyens techniques : des trains plus lourds et plus rapides.....	329
A. <i>Les véhicules de transport et de traction.....</i>	<i>329</i>
B. <i>Les difficultés d'utilisation.....</i>	<i>335</i>
a. <i>Problèmes techniques.....</i>	<i>335</i>
b. <i>Problèmes d'exploitation commerciale et bilan.....</i>	<i>340</i>
II. L'accroissement des investissements.....	341
A. <i>L'évolution des dépenses d'établissement.....</i>	<i>341</i>
a. <i>L'évolution globale des dépenses en capital.....</i>	<i>341</i>
b. <i>L'évolutions des dépenses pour les installations fixes.....</i>	<i>345</i>
c. <i>Les commandes de matériel roulant.....</i>	<i>348</i>
B. <i>L'évolution des charges du capital.....</i>	<i>351</i>
a. <i>Les dépenses d'entretien.....</i>	<i>351</i>
b. <i>Les charges d'intérêt et d'amortissement financier.....</i>	<i>355</i>
III. La faillite du système.....	359
Conclusion du chapitre XI.....	362
CHAPITRE XII. — LA POLITIQUE TARIFAIRE.....	367
I. L'évolution générale.....	367
II. Concurrence entre les différents modes de transport.....	373
A. <i>Canaux et cabotage.....</i>	<i>373</i>
a. <i>Les tarifs de concurrence.....</i>	<i>373</i>
b. <i>Protection des canaux et du cabotage.....</i>	<i>375</i>
B. <i>Concurrence entre les ports.....</i>	<i>378</i>
III. Le problème de l'élasticité du trafic.....	381
A. <i>Tarifification expansionniste.....</i>	<i>381</i>
B. <i>Concurrence entre les centres de production.....</i>	<i>383</i>
IV. Tarification conditionnelle en fonction du prix de revient.....	386
V. La fin des réductions.....	388
Conclusion sur les tarifs des marchandises.....	389

VI. Le tarifs voyageurs	390
Conclusion du chapitre XII.....	394
CHAPITRE XIII. — LE TRAFIC.....	395
I. Les différentes périodes du trafic marchandises	395
A. <i>Évolution générale</i>	395
B. 1881-1895.....	400
C. 1895-1905.....	403
D. 1905-1913.....	405
II. La structure du trafic marchandises.....	408
III. Le trafic voyageurs.....	417
Conclusion du chapitre XIII.....	420
CONCLUSION DE LA TROISIÈME PARTIE.....	422

QUATRIÈME PARTIE

LA NATIONALISATION AVANT LA LETTRE 1914-1937

CHAPITRE XIV. — LA GUERRE.....	427
I. Historique des transports.....	428
II. Les conséquences à long terme.....	432
A. <i>Le personnel</i>	432
B. <i>Les conséquences financières</i>	438
CHAPITRE XV. — L'APRÈS-GUERRE.....	443
I. La convention de 1921.....	443
II. La reconstruction.....	448

	Pages
	—
CHAPITRE XVI. — LE RÉSEAU DE 1921 À 1929.	453
I. L'application de la convention.	453
A. <i>Les résultats financiers</i>	453
B. <i>Les conceptions de Paul Émile Javary</i>	462
II. Les données de l'exploitation	465
A. <i>Le trafic</i>	465
a. Voyageurs	465
b. Marchandises :	
1. Moyen terme	468
2. Court terme	472
B. <i>La politique commerciale</i>	473
a. La fiscalisation des tarifs	473
b. Le retour à des tarifs commerciaux	476
c. Les concurrences	478
C. <i>Les gains de productivité</i>	483
a. Les dépenses d'exploitation	483
b. Les dépenses d'établissement : la productivité du capital. . .	487
D. <i>Les prix et les salaires</i>	489
Conclusion du chapitre XVI : L'industrie du chemin de fer est-elle encore possible?	503
CHAPITRE XVII. — LA COMPAGNIE DU NORD DE 1930 A 1936.	509
I. L'évolution des recettes	509
II. L'évolution des dépenses	517
III. L'évolution des investissements et des charges du capital	522
IV. L'évolution des comptes du réseau nord-belge et la formation du dividende	526

	Pages
	—
CHAPITRE XVIII. — LA CRISE FERROVIAIRE	529
I. L'avenant de 1933.	529
II. La coordination	538
III. La convention de 1937	542
A. <i>L'évolution du problème ferroviaire jusqu'en 1937</i>	542
B. <i>Le problème politique et le plan R. Mayer</i>	543
C. <i>La négociation</i>	549
D. <i>La compagnie du Nord, société financière</i>	555
CONCLUSION du chapitre XVIII	559
CONCLUSION GÉNÉRALE	561
INDEX	601
TABLE DES GRAPHIQUES	607
TABLE DES CARTES GÉOGRAPHIQUES	609