

INSTITUTS SOLVAY

TRAVAUX DE
L'INSTITUT DE SOCIOLOGIE

ACTUALITÉS
SOCIALES

LA POLITIQUE
DES
TRANSPORTS
EN BELGIQUE

G. De Leener

MISCH et THRON
ÉDITEURS
BRUXELLES ET LEIPZIG

M. Rivière & C^o
Paris

1913

TABLE DES MATIÈRES

	Pages.
PRÉFACE	VII
CHAPITRE I. LA NÉCESSITÉ D'UNE POLITIQUE DES TRANSPORTS	1
1. Raisons de l'intervention de l'Etat, p. 1. — 2. Circonstances et difficultés de l'intervention de l'Etat, p. 6. — 3. Objet de la politique des transports, p. 10. — 4. Conséquences du défaut de politique des transports en Belgique, p. 11. — 5. Remèdes nécessaires, p. 15.	
CHAPITRE II. PRINCIPES GÉNÉRAUX DE LA POLITIQUE DES TRANSPORTS.	21
1. Limites de l'intervention de l'Etat, p. 21. — 2. Exclusion de toute préoccupation protectionniste, p. 22. — 3. Identité d'intervention dans les divers modes de transports, p. 26. — 4. Perception de taxes sur la base du prix coûtant, p. 27. — 5. Danger de la perception d'impôts sur les transports, p. 31. — 6. Danger de la tarification des transports au-dessous du prix coûtant, p. 34. — 7. Conditions économiques particulières à chaque pays, p. 35. — 8. Abus des exemples empruntés aux pays étrangers, p. 40. — 9. Nécessité du respect des droits acquis, p. 42. — 10. Rapports de la localisation des industries avec la politique des transports, p. 44. — 11. Création de nouvelles voies de transports, p. 54. — 12. Remèdes au défaut général des administrations publiques, p. 58. — 13. Administration autonome de l'outillage des transports appartenant à l'Etat, p. 61.	

CHAPITRE III. LA SITUATION DES TRANSPORTS INTÉRIEURS
EN BELGIQUE 67

1. Intervention de l'Etat dans l'exploitation des chemins de fer, p. 67. — 2. Appropriation des chemins de fer à l'accroissement de trafic, p. 67. — 3. Réduction des frais d'exploitation des chemins de fer, p. 70. — 4. Tarification actuelle des transports par rail, p. 78. — 5. Possibilités de réduction des tarifs actuels des chemins de fer, p. 88. — 6. Relèvement des prix de transport des marchandises sur les chemins de fer, p. 101. — 7. Défauts d'organisation des chemins de fer, p. 102. — 8. Parts relatives des chemins de fer et des voies navigables dans le trafic intérieur, p. 110. — 9. Etat actuel des voies navigables intérieures, p. 113. — 10. Les projets pour l'extension de la navigation intérieure, p. 114. — 11. Conditions générales du trafic de la navigation intérieure, p. 118. — 12. Prix des transports intérieurs par eau, p. 122. — 13. Charges assumées par l'Etat dans la navigation intérieure, p. 124. — 14. Nécessité de réformes dans la participation des pouvoirs publics aux charges des voies navigables, p. 136.

CHAPITRE IV. POSSIBILITÉS RESPECTIVES DANS LES PROGRÈS
DES TRANSPORTS PAR RAIL ET PAR EAU EN BELGIQUE . . . 147

1. Comparaison des conditions générales du trafic par rail et par eau, p. 147. — 2. Effets probables de la réfection des voies navigables belges, p. 156. — 3. Causes générales de la supériorité des voies ferrées, p. 162. — 4. Erreurs des exemples empruntés à l'étranger, p. 169. — 5. Examen de quelques conditions particulières du problème, p. 176. — 6. Consécration de la supériorité des voies ferrées dans plusieurs pays étrangers, p. 181.

CHAPITRE V. LA SITUATION DES TRANSPORTS EXTÉRIEURS DE
LA BELGIQUE 187

1. Part des divers modes de transports dans le total du trafic international, p. 187. — 2. Conditions particulières favorisant les transports par eau dans le trafic international, p. 194. — 3. Rôle des transports par eau

et par rail dans les relations internationales avec les ports de mer, p. 201. — 4. Comparaison des prix des transports par eau et par rail dans le trafic international, p. 205. — 5. Question de l'amélioration des relations par eau entre Anvers et l'hinterland rhénan, p. 214. — 6. Tarification spéciale des transports par rail entre les ports belges et leur hinterland étranger, p. 222. — 7. Tarifications spéciales des transports par rail à l'importation et à l'exportation, p. 227. — 8. Défaut de la tarification des chemins de fer en service international, p. 234. — 9. Part des divers ports de mer dans le trafic maritime, p. 241. — 10. Causes de la concentration du trafic maritime, p. 243. — 11. Conditions techniques des divers ports de mer, p. 246. — 12. Nature et importance du trafic des divers ports de mer, p. 249. — 13. Provenances et destinations du trafic de chacun des ports, p. 253. — 14. La concurrence entre le port d'Anvers et les autres ports belges, p. 256. — 15. La concurrence des ports étrangers, p. 259. — 16. Etat de la marine marchande belge, p. 267. — 17. Services rendus à la Belgique par les marines marchandes étrangères, p. 269. — 18. Participation des pouvoirs publics dans les charges financières des ports de mer, p. 272. — 19. Nécessité de modifier la politique de l'Etat en matière de ports de mer, p. 278. — 20. Conditions de progrès du trafic maritime d'Anvers, p. 291. — 21. La question de la marine marchande nationale, p. 295. — 22. Abstention de l'Etat vis-à-vis de la marine marchande, p. 298.

CONCLUSIONS. LA MISSION IMMÉDIATE DE L'ETAT EN BELGIQUE. 303

1. Conditions générales du problème des transports, p. 303. — 2. Préférence donnée à l'extension du réseau des chemins de fer, p. 304. — 3. Plan de réformes dans l'exploitation des voies ferrées, p. 308. — 4. Politique du gouvernement à l'égard des voies navigables actuelles, p. 313. — 5. Rôle de l'Etat au point de vue des relations maritimes, p. 317.