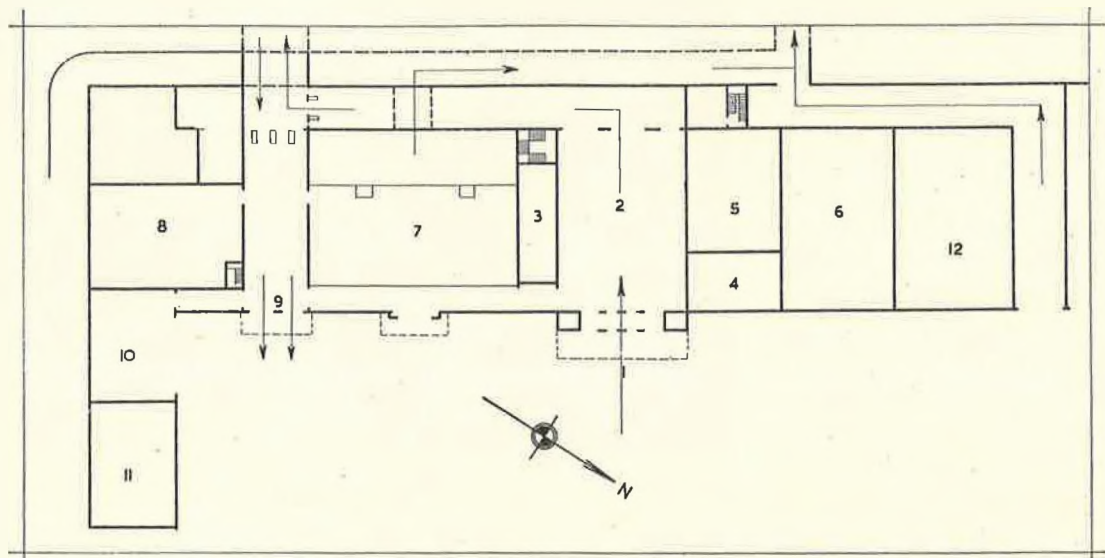


glomérations. Cette fresque est d'autant plus parlante que l'artiste l'a peuplée de personnages régionaux, tirés de l'histoire, de la légende et du folklore. Reprenant le mot du reporter d'un

grand quotidien bruxellois, disons que « La décoration de la nouvelle gare de Bruges constituera une merveilleuse excuse pour les voyageurs qui auront manqué leur train. »



BRUGES. — Plan schématique du bâtiment des recettes.

1) Entrée. — 2) Hall. — 3) Bureau des recettes. — 4) Salle d'attente, 1^{re} et 2^{me} classes. — 5) Salle d'attente, 3^{me} classe. — 6) Buffet. — 7) Bagages. — 8) Vélos. — 9) Sortie. — 10) Parking. — 11) Télégraphe. — 12) Postes.



LA PAIX SUR LE RHIN

par R. HENNING

TITRE trop solennel et quelque peu prétentieux ? C'est possible, mais il n'en reste pas moins que l'accord signé à Paris le 28 avril 1939 porte en soi tous les éléments d'une paix durable entre les transporteurs par chemin de fer et les transporteurs rhénans, dans les relations : ports occidentaux — Bâle.

Il est intéressant de rappeler, ne fût-ce que brièvement, les différents épisodes d'une lutte qui s'est prolongée durant de longues années, au détriment des transporteurs tant « ferroviaires » que rhénans, sans profit réel pour personne.

Au départ d'Anvers, les transporteurs rhénans surveillaient le chemin de fer et celui-ci ne quittait pas des yeux son dangereux concurrent. Les clients de l'un et de l'autre mode de transport n'ignoraient rien de cette rivalité

et la mettaient habilement à profit pour obtenir tantôt de l'un, tantôt de l'autre, quelque avantage tarifaire.

Et la lutte se poursuivait à coup de réduction de frets, à coup de tarifs spéciaux ou exceptionnels.

Mais, comme il arrive presque toujours en cas de guerre, le conflit ne put être circonscrit. Lorsque les chemins de fer belges abaissaient leurs tarifs pour conserver un trafic que le Rhin lui disputait, les réseaux étrangers jugeaient de leur devoir d'offrir à leurs ports des avantages calqués sur ceux d'Anvers et, du coup, la chute des prix s'étendait à tous les ports depuis Caen jusqu'à Hambourg.

L'avilissement des taxes devenait général.

Quelques esprits non avertis, ou intéressés, ont prétendu que le chemin de fer était cause

de cet avilissement. Il n'en est rien. Le chemin de fer s'efforçait de retenir un trafic que les transporteurs rhénans voulaient lui arracher de force. Cette attitude purement défensive ne peut lui être reprochée.

Rien ne montre mieux l'inanité des reproches adressés au chemin de fer que le diagramme ci-contre. L'une des courbes est celle du trafic confié au chemin de fer pendant chacune des années 1931 à 1938; une autre est celle du trafic confié au Rhin pendant les mêmes années.

Ce diagramme est suggestif. Il établit d'une façon irrécusable que dans cette vieille querelle, le chemin de fer était la victime. Le diagramme serait plus impressionnant encore si nous y ajoutions la courbe du trafic de certaines marchandises déterminées. Nous pensons, cependant, que ce serait superflu : la preuve est déjà faite.

Malgré l'évidence, les transporteurs rhénans persistèrent à dénoncer les tarifs de défense du chemin de fer comme une agression injustifiée contre le trafic rhénan. Ils le proclamèrent avec une telle violence que les Pouvoirs Publics tant de Belgique que de France et d'Allemagne s'alarmèrent et crurent devoir s'intéresser au problème.

Que fallait-il pour faire cesser les réclamations et pour instaurer une paix apparente ? Amener les chemins de fer à retirer tous leurs tarifs spéciaux de défense et à ne plus en créer de nouveaux.

Solution inadmissible évidemment, puisqu'elle aboutissait à céder, sans résistance, tout le trafic au Rhin. Mais il est assez dangereux de négliger les « vœux » des Pouvoirs Publics, aussi était-il politique d'obtenir la paix autrement que par une guerre de tarifs.

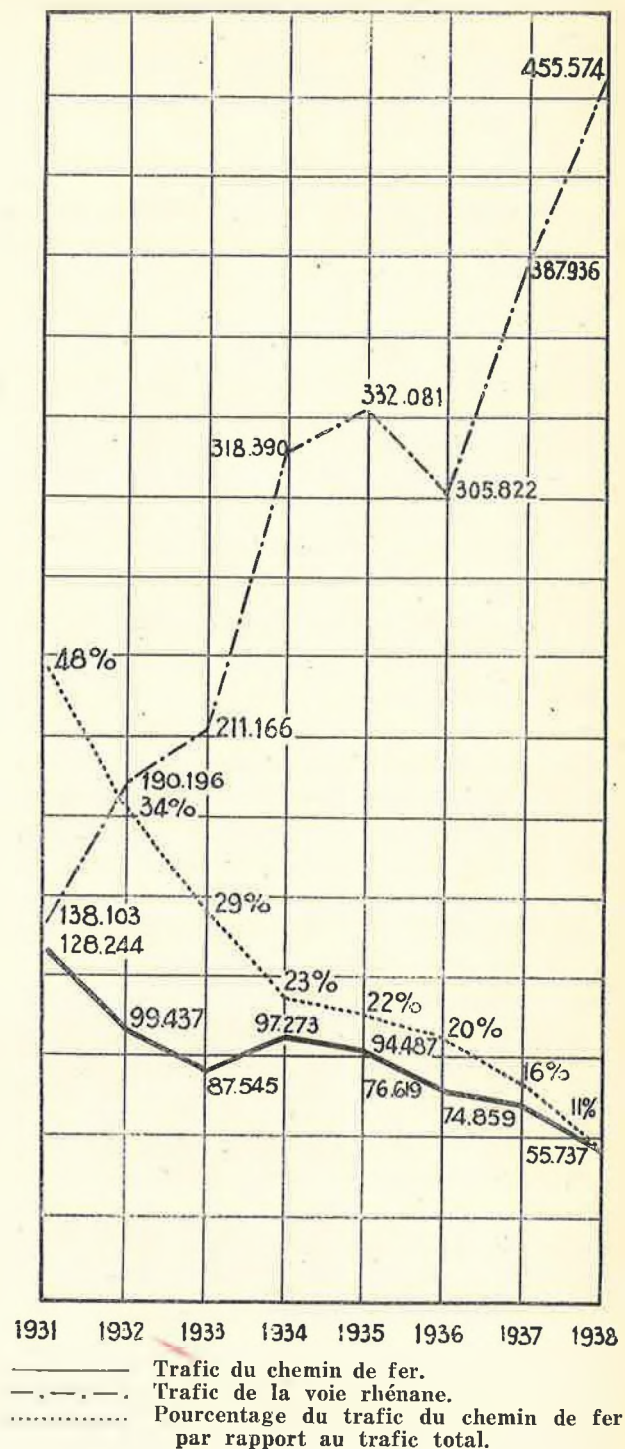
Les chemins de fer belges se demandèrent si les intérêts des transporteurs par rail et par eau étaient à ce point opposés que toute collaboration était totalement impossible.

Nous étions alors en 1935.

Des délégués de la Société Nationale se rencontrèrent à Bâle avec des délégués des transporteurs rhénans. Ils proposèrent à ceux-ci de cristalliser la situation qui existait à une époque donnée et de répartir entre tous les transporteurs, dans une proportion à fixer, la recette totale que procure le trafic de et vers la Suisse.

La proposition fut accueillie avec bienveillance

TONNAGES DU TRAFIC DES PORTS BELGES VERS LA SUISSE.



et, après de nouvelles réunions, les conditions de cette sorte de pool furent rédigées.

Ce projet de charte donna lieu à quelques discussions de portée générale et puis... plus rien.

Nous ne rendons pas les armements rhénans responsables de cette carence. Nous n'ignorons pas, en effet, la difficulté que présente la coor-

dination d'une foule d'intérêts particuliers très souvent divergents.

Encore convient-il d'ajouter que si les chemins de fer doivent, par essence, placer l'intérêt général à la base de leur politique, toutes les entreprises particulières ne croient pas avoir la même obligation.

On était au point mort. Mais, si pour des raisons supérieures, les chemins de fer belges adoptaient une attitude passive, les transporteurs rhénans ne réduisaient pas leur activité. Celle-ci se développait tant par le trafic enlevé au rail que par du trafic nouveau.

Cet état de choses ne pouvait durer, d'autant plus que la discorde s'introduisait dans les rangs des transporteurs rhénans. La lutte intestine qui ne tarda pas à s'allumer était bien plus meurtrière pour les armements que la politique tarifaire que ceux-ci reprochaient autrefois au chemin de fer.

Le ciel jusqu'alors serein se couvrit de nuages et, brusquement, le 1^{er} novembre 1938, la foudre tomba.

A cette date, les chemins de fer français, lassés par l'attitude dilatoire des armements rhénans, décidèrent — par des dispositions exceptionnelles — que les expéditeurs pouvaient, pour leurs transports vers la Suisse, obtenir au départ des ports français les prix qu'ils pouvaient obtenir par n'importe quelle autre voie.

Cette mesure constituait une innovation.

Jusqu'alors les chemins de fer n'avaient créé la parité qu'avec des voies ferrées concurrentes. Cette fois la parité se faisait avec n'importe quelle voie : rail, eau, route.

Les dispositions exceptionnelles françaises pouvaient avoir une influence considérable sur le trafic du port d'Anvers. En effet, les importateurs suisses obtenaient au départ de Dunkerque, de Dieppe, du Havre, etc., pour le transport par rail, des taxes identiques à celles que leur offraient les armements rhénans au départ d'Anvers. Comme le transport par fer offre d'incontestables avantages par rapport au transport par eau, un trafic important courait le risque de désertier les quais de notre métropole.

Les chemins de fer belges prirent la seule mesure qui se trouvait à leur disposition : Eten dre — mutatis, mutandis — aux ports belges les dispositions exceptionnelles décrétées par les chemins de fer français.

Les chemins de fer allemands et néerlandais

firent évidemment de même, de telle sorte que les importateurs suisses pouvaient obtenir, au départ de tous les ports continentaux, des frais de transport par fer égaux aux frets offerts par les armements rhénans au départ d'Anvers.

L'avilissement des taxes était ainsi poussé à fond.

La Société Nationale estimant cet état de guerre préjudiciable — voire ruineux — pour tous les transporteurs, suggéra une nouvelle prise de contact avec les armements rhénans. Son initiative fut approuvée par tous les chemins de fer intéressés.

L'atmosphère était devenue plus favorable à une solution amiable du conflit et après quelques réunions, un accord définitif put être signé à Paris le 28 avril 1939.

Les principes de l'Accord.

L'accord consacre une répartition du trafic entre les chemins de fer et la navigation du Rhin et cette répartition accorde à chacun de ces modes de transport, le trafic qui lui revient normalement.

C'est ainsi que pour les transports à destination de la Suisse, les chemins de fer s'engagent à n'établir aucun tarif de concurrence pour les marchandises appelées « de masse », tels les céréales, les charbons, les minerais, les pyrites, les sables, etc.

En revanche, les armements rhénans s'interdisent de transporter par le Rhin, les lots n'excédant pas 10 tonnes ainsi que certaines marchandises dont le transport par fer s'impose presque. Nous citerons : les fruits frais, les légumes frais, la laine travaillée, les œufs, les spiritueux, etc.

Le même principe est appliqué au trafic au départ de la Suisse, mais la liste des marchandises a évidemment été modifiée : la Suisse, pas plus que les autres pays, n'exporte les produits qu'elle importe. En outre, le poids des lots que les armements s'interdisent de transporter par le Rhin est ramené de 10 tonnes à 2 tonnes.

Mais il reste à régler le transport des marchandises qui ne sont réservées ni au chemin de fer, ni au Rhin.

Une solution très simple a été adoptée. Les prix des chemins de fer pour ces transports sont connus : ils résultent des tarifs publiés. Quant aux armements rhénans, ils communiquent aux chemins de fer les frets minima qu'ils

réclament. Supposons que l'écart entre le prix du chemin de fer et celui du Rhin soit de E. Cet écart E demeurera constant si les parties l'entendent ainsi.

Les chemins de fer et le Rhin peuvent chacun, pour les transports dits « libres », modifier leurs prix après préavis de 15 jours donné à l'autre partie. Celle-ci décrète de sa propre autorité s'il est de son intérêt de modifier ses prix de manière à maintenir l'écart E.

En bref, pour les marchandises « libres », c'est le maintien du pouvoir attractif que le tarif chemin de fer et le tarif rhénan avaient au moment de la signature de l'accord.

Le respect de celui-ci est assuré par des sanctions importantes et les divergences d'interprétation sont aplanies par un arbitrage qui se déclenche automatiquement presque.

On constate que les chemins de fer et les armements ont écarté de leur accord toute complication. Celui-ci est assez souple pour laisser aux expéditeurs le libre choix du mode de transport.

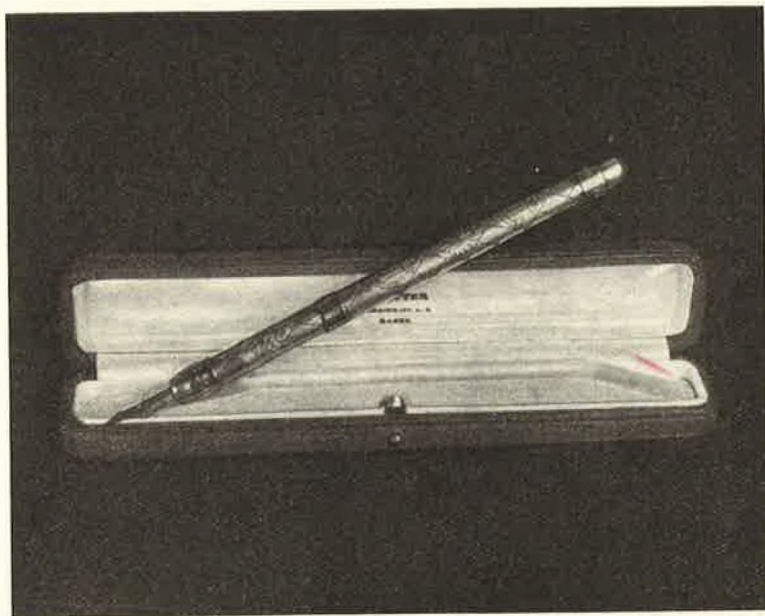
L'accord lie quatre chemins de fer et treize armements rhénans. Il met fin à la lutte tantôt sournoise, tantôt déclarée, que les transporteurs se livraient depuis toujours; il fait cesser, du même coup, la concurrence que les ports continentaux se faisaient entre eux.

Ce résultat est remarquable et les transporteurs peuvent marquer d'une pierre blanche la date du 28 avril 1939.

Une ombre légère à ce tableau : deux armements rhénans ont jusqu'ici refusé de signer l'accord. Il n'est pas possible que leur abstention compromette une paix si durement acquise. Nous voulons espérer que, mieux renseignés, leur souci de l'intérêt général les engagera à accepter eux aussi le rameau d'olivier que les chemins de fer leur présentent.

Parce que cet article paraît dans une revue de « cheminots », il est de notre devoir de rendre un éclatant hommage à la loyauté, à la compétence, à la bonne volonté des armateurs rhénans avec qui les chemins de fer ont étudié les modalités de l'accord. Jamais ils n'ont subordonné le principal à l'accessoire et jamais une parole donnée n'a été mise en doute.

Nous voudrions désigner par leur nom tous ceux qui ont mis au service de l'accord leur probité et leur foi. Ce nous est malheureusement impossible et nous leur adressons l'expression de notre gratitude par l'intermédiaire de M. Jaquet, Directeur de la Schweizerische Reederei à Bâle, qui, avec une autorité incontestée, une largeur de vue remarquable, présentait la thèse des armements rhénans.



L'accord entre les Armements rhénans et les Chemins de fer a été signé avec cette plume dans laquelle sont gravées alternativement des roues ailées et des ancres.