



Pour une politique des transports

Les enseignements de l'hiver
1939-1940 sont-ils déjà perdus
pour la Belgique ?

Réponse à M. Baudhuin,

Professeur à l'Université de Louvain ; à
l'Association pour la Défense des Intérêts
de l'Automobile et au Comité National
pour la Défense de la Navigation Intérieure,

par

N. RULOT,

Directeur Général de la Société Nationale
des Chemins de fer belges.

FÉVRIER 1940.

Premiers effets du dégel

Pendant neuf semaines, le gel, la neige et le verglas ont pratiquement arrêté les transports par eau et par route. Le Chemin de fer a porté seul ou presque seul tout le poids des transports nécessaires au ravitaillement et à la vie économique du pays. Tout le trafic de l'Armée mobilisée s'est reporté également sur le Chemin de fer.

Ceux qui, depuis dix ans, prophétisaient la mort du Chemin de fer, qui se gaussaient de son exploitation archaïque et onéreuse, qui ne rêvaient qu'autostrades et canaux, camions et bateaux, ont senti pendant neuf semaines la nécessité de mettre une sourdine à leurs plaidoyers.

La vérité, la vérité brutale leur était défavorable. Pendant neuf semaines la preuve a été donnée à suffisance que le Chemin de fer, le Chemin de fer seul peut satisfaire par tous les temps aux besoins vitaux de la Nation et de l'Armée. Ces besoins ont pris, en raison des événements internationaux, un développement tel que des esprits avertis commencent à s'inquiéter de ce que depuis dix ans la concurrence désordonnée qui règne dans l'industrie des transports avait réduit les moyens d'action du Chemin de fer. Celui-ci dut mobiliser toutes ses réserves en matériel et en énergie pour faire face à une situation extrêmement tendue.

Les ennemis du Chemin de fer n'ont pas eu l'outrecuidance de nier la lumière du jour pendant que le soleil brillait. Mais, tacticiens habiles dans le maniement de l'opinion publique, ils connaissent la faculté d'oubli incommensurable de cette opinion et dès le coucher du soleil, ils ont crié à pleins poumons que la nuit était tombée — ce en quoi ils avaient raison — et qu'il ne ferait jamais plus clair — ce en quoi ils égaraient l'opinion publique et spéculaient déjà sur la faculté d'oubli et la jobardise de cette opinion.

Le 17 février 1940, en effet, des signes certains d'un dégel général se manifestent.

Dès le 18 février 1940, commence dans la presse une campagne. A cette date nous lisons dans un quotidien bruxellois : « Sans sous-estimer le rôle » que peuvent encore jouer les Chemins de fer, il est certain que l'avenir

» se trouve du côté du canal et de la route ». Cet article est de M. Fernand BAUDHUIN, professeur à l'Université de Louvain.

On patauge encore dans la neige fondue. Le rôle réservé au Chemin de fer n'est déjà plus qu'une possibilité, tandis que celui dévolu à la route et au canal est déjà redevenu une certitude.

La puissance de la chose imprimée est malheureusement réelle pour des milliers de lecteurs de journaux. Leur esprit a déjà accepté la transition habile entre la vérité d'hier et l'erreur de demain. Demain, ils accepteront les pires contre-vérités. A mesure que le souvenir de l'hiver 1939-1940 s'éloignera, on ne prendra même plus la précaution d'admettre « que le Chemin de fer peut encore jouer un rôle » ; on affirmera purement et simplement « qu'il est certain que l'avenir se trouve du côté du canal et de la route ». Nous avons déjà lu cela en 1936, en 1937, en 1938 et en 1939.

Si le rôle que le Chemin de fer peut encore jouer — étant donné la suprématie accordée d'avance à la route et au canal — consiste uniquement à voler au secours de l'économie nationale pendant un ou deux mois, tous les dix ou douze ans (cycle des hivers rigoureux), avec 100.000 wagons qui ne serviront à rien pendant des intervalles de plusieurs années, on se demande qui paiera les frais d'entretien et de renouvellement de ce parc de wagons.

Nous ne nous faisons guère d'illusions. Le « rôle que le Chemin de fer peut encore jouer » a été évoqué le 18 février 1940, uniquement parce que les mouettes se promenaient encore sur la glace du Canal de Charleroi, parce que toutes les caves n'étaient pas encore réapprovisionnées en charbon, parce que l'opinion publique devant ces derniers témoins d'un hiver rigoureux, n'accepterait pas encore qu'on parle et qu'on agisse comme s'il n'y aurait jamais plus d'hiver rigoureux. Demain, les slogans de 1936, de 1937, de 1938 et de 1939 réapparaîtront dans toute leur insolence, ... et en 195... il n'y aura plus 100.000 wagons pour sauver l'économie nationale et la population d'un désastre certain.

* * *

Pourquoi M. le professeur Baudhuin, l'Association pour la Défense des Intérêts de l'Automobile et le Comité National pour la Défense de la Navigation Intérieure n'aiment pas le Tarif Spécial 100, dit " Tarif de fidélité ".

Les rêveurs qui dépeignent le monde de demain sans voies ferrées et qui prônent purement et simplement l'enlèvement immédiat des rails et leur remplacement par des voies bétonnées, méritent la sympathie à laquelle ont droit tous les hommes candides, naïfs et sincères. Ils ne sont pas dangereux.

Les vrais adversaires du Chemin de fer n'avouent pas leur objectif final. Ils se gardent de soulever contre eux les neuf dixièmes de la population pour lesquels le Chemin de fer est encore un outil indispensable et une commodité irremplaçable. Ils ne plaident pas la ruine du chemin de fer. Ils se contentent de créer et d'entretenir l'état de choses qui doit porter la ruine du Chemin de fer comme l'arbre porte le fruit.

Ils nient le besoin d'ordre dans l'industrie des transports parce que le Chemin de fer, ligoté par les dispositions de la loi du 25 août 1891, est plus vulnérable au désordre que ses concurrents.

Si le Chemin de fer prend lui-même des mesures conservatoires capables de sauvegarder les bases de son exploitation, ils prétendent que ces mesures sont antiéconomiques et que le Chemin de fer devrait faire autre chose pour assurer sa continuité. Si le Chemin de fer avait fait cette « autre chose », ils la condamneraient tout aussi définitivement en prétendant que cette « autre chose » est antisociale ou tout simplement insensée.

Les polémiques que soulève le tarif spécial 100, dit « tarif de fidélité » sont symptomatiques à cet égard.

* * *

Qu'est le tarif spécial 100, dit "Tarif de fidélité"?

Dans une communication faite à la Presse et reproduite ci-après, la Société Nationale des Chemins de fer belges a exposé comme suit la genèse de ce tarif et les raisons qui ont justifié les récentes modifications qui y ont été apportées.

Les appréciations qui sont émises au sujet de la tarification du chemin de fer dérivent généralement d'une confusion. On compare cette tarification à celle du commerçant, de l'industriel ou du transporteur privé et on en arrive ainsi à édifier un système tarifaire théorique qui diffère essentiellement de celui que les chemins de fer appliquent.

Cette confusion doit être dissipée. Le chemin de fer ne peut pas — non dans son intérêt, mais dans celui de la collectivité — adopter les règles qui président à l'établissement des prix de vente d'un industriel, d'un commerçant ou d'un voiturier ordinaire.

Il ne peut pas grever chaque transport de la charge que représente son prix de revient. C'est pourquoi l'ensemble des dépenses du chemin de fer est inégalement réparti entre les différentes unités de transport. Cette répartition tient compte de la valeur commerciale du transport ou, en d'autres termes, de la charge que le déplacement de chaque catégorie de marchandise peut normalement supporter.

Les produits d'une valeur commerciale élevée supportent donc une charge supplémentaire au profit des produits d'une valeur commerciale réduite. Ainsi s'établit une mutualité entre toutes les marchandises, entre toutes les relations.

Cette politique est appliquée par tous les chemins de fer d'Europe et même du monde.

Pourquoi?

La justification de cette politique exigerait trop de place pour être exposée ici. Nous nous bornerons à rappeler que ce problème a retenu pendant de nombreuses années l'attention de la Chambre de Commerce Internationale, qui en avait confié l'étude à des hommes d'affaires, des économistes, des juristes.

En 1935, l'Assemblée plénière de la Chambre a entériné comme suit les conclusions de cette étude :

« Il ne convient pas pour le moment de bouleverser la structure actuelle des tarifs » des chemins de fer. »

Acceptons ce postulat jusqu'au jour où il sera démontré qu'il est faux.

Il faut donc fonder la tarification du chemin de fer sur le principe de la mutualité. Mais, celle-ci exige que le transporteur par rail dispose d'une quantité suffisante de produits d'une valeur commerciale élevée pour les grever de la part de taxes enlevée aux marchandises d'une valeur commerciale réduite.

Si cette quantité se contracte, ou bien la charge qu'elle doit supporter deviendra excessive, ou bien le dégrèvement des marchandises que nous appellerons pauvres, deviendra insuffisant pour permettre leur déplacement.

C'est ce qu'a produit l'extension inconsidérée du transport par route.

Un exemple : En 1931, les marchandises riches, celles qui supportaient une taxe supplémentaire à la décharge des marchandises pauvres, représentaient 11,1 % du trafic total. En 1937, cette proportion était tombée à 4,3 %.

Dans ces conditions, la mutualité faisait faillite et cependant elle devait être maintenue au vu des nécessités économiques reconnues par la Chambre de Commerce Internationale.

C'est pour réaliser ce vœu, malgré l'ambiance nettement défavorable, que les chemins de fer belges ont créé le tarif spécial 100.

Nous ne l'analyserons pas en détail. Nous en donnerons seulement les grandes lignes et, pour la facilité de la compréhension, nous considérerons que le tarif général du chemin de fer comporte encore 9 classes, les marchandises les plus chères étant rangées dans la 1^{re}, celles un peu moins chères dans la 2^e et ainsi de suite.

Nous venons de voir que la mutualité ne peut plus s'exercer sur l'ensemble du trafic, du fait que les expéditeurs ont jugé de leur intérêt, tout au moins immédiat, de recourir toujours au mode de transport qui leur offre la taxe la plus réduite. Le chemin de fer a été amené ainsi à rechercher cette mutualité dans le trafic de chaque expéditeur ou de chaque destinataire.

Il a dit aux uns et aux autres : Si vous me confiez toutes vos marchandises rangées dans les classes 1 à 5, je transporterai vos marchandises des classes 6 à 9 aux prix normaux. Si vous refusez de prendre cet engagement, les prix de ces dernières classes seront majorés de 10 %.

Voilà résumé en quelques mots tout le système du tarif spécial 100. Il n'est pas compliqué on en conviendra.

L'expérience faite pendant un an a été encourageante, mais a mis en lumière deux lacunes du tarif.

Nous avons dit que la tarification du chemin de fer est fondée sur une mutualité non seulement des marchandises mais encore des relations. Il n'est pas nécessaire de prouver que dans les relations à trafic intense le prix de revient unitaire est moins élevé que dans les relations à faible trafic. Or, ces dernières ne sont généralement pas desservies par l'automobile.

Que se passait-il ? Le commerçant ou l'industriel qui ne vendent que des produits rangés dans les classes 1 à 5 recouraient à l'automobile pour le transport dans les relations à trafic intense et au chemin de fer pour le transport dans les relations à faible trafic. La mutualité se trouvait ainsi rompue une fois de plus.

Le chemin de fer a donc décidé que faute de lui confier ces marchandises dans toutes les relations, les prix de transport seraient majorés de 15 %.

Alors que jusqu'à hier, l'engagement de fidélité — pour employer une expression entrée dans la terminologie ferroviaire — ne portait que sur les marchandises des classes 1 à 5, il a été étendu aux marchandises de la 6^e classe.

La raison en est simple : Le tarif des transporteurs par route consciencieux, c'est-à-dire ceux qui fondent leur activité sur des chiffres soigneusement établis et non sur l'empirisme, est de l'ordre de fr. 0,80 par tonne-kilomètre. Mais beaucoup d'entrepreneurs escomptent un fret de retour et, partant, offrent leur transport à raison de fr. 0,40 ou de fr. 0,45 par tonne-kilomètre. Pratiquement donc la concurrence s'établit sur ce prix. Or, le prix moyen de la 6^e classe est de fr. 0,42 par tonne-kilomètre. Il était donc logique que le chemin de fer comprît les marchandises de la 6^e classe dans l'engagement de fidélité.

D'autres raisons encore justifient cette mesure, mais comme elles n'ont qu'un intérêt particulier, nous jugeons inutile de les indiquer.

La batellerie, il fallait s'y attendre, a vu dans le nouveau tarif spécial 100, une arme de guerre dirigée contre elle. L'exposé que nous venons de faire démontre l'inanité de cette accusation. Néanmoins pour éviter jusqu'à l'ombre d'une suspicion, la Société Nationale a écarté de l'engagement de fidélité celles des marchandises de la 6^e classe qui, dans certains cas, sont confiées à la voie d'eau. Malgré cela nous n'avons pas encore l'assurance que la batellerie se rend compte des intentions du chemin de fer. Elle protestera dans l'avenir comme elle a protesté dans le passé. Elle protestera contre toute majoration comme contre toute réduction de tarifs. Elle ne se défera pas encore demain de cette tendance à considérer toujours le chemin de fer comme l'ennemi n° 1.

Peut-être arrivera-t-elle à une conception plus saine de ses intérêts, le jour où elle aura fait un inventaire objectif de tous les éléments capables d'assurer sa prospérité et celle de ceux qui sont la cause de son désarroi actuel.

Que pense M. le professeur Baudhuin du tarif spécial 100 ?

D'abord une constatation qui ne s'applique pas seulement aux écrits de M. le professeur Baudhuin, mais également à tout ce qui émane de l'Association pour la Défense des Intérêts de l'Automobile et du Comité National pour la Défense de la Navigation Intérieure. Tout le monde discute les tarifs du chemin de fer. Personne ne discute les tarifs de la voie d'eau et de la route. Il est vrai que le chemin de fer est seul à publier ses tarifs, à les respecter et à les appliquer à tout le monde. Il est vrai également que les cotations par eau et par route, sont le plus souvent confidentielles et grevées de toutes espèces d'à-côté, qui enlèvent au chemin de fer et à tout le monde la possibilité d'en discuter.

Mais si un soi-disant souci de l'intérêt général sert de justification à tous ceux qui entendent discuter les tarifs du chemin de fer, ce même souci devrait se manifester à l'égard des cotations des autres modes de transport. Il est inconcevable que le prix de transport de 200 tonnes de charbon destinées à une centrale électrique, à une usine à gaz ou à une cokerie devienne un problème d'intérêt général quand le transport a lieu par voie ferrée, et ne mérite aucun intérêt quand le transport a lieu en bateau.

Si les tarifs du chemin de fer touchent aux intérêts de la voie d'eau et de la route, il est tout aussi vrai que les cotations que la voie d'eau et la route fixent tous les jours au gré des circonstances et des seuls intérêts de ceux qui les exploitent, touchent aux intérêts du chemin de fer.

Tout cela montre, et M. le professeur Baudhuin le reconnaît ainsi, qu'il y a une corrélation entre l'exploitation des canaux et celle des chemins de fer comme entre celle de la route et des autres.

Mais alors que le chemin de fer réclame une coordination des moyens de transport, la navigation intérieure, les marchands de pétrole et, nous devons bien le constater, M. le professeur Baudhuin, la lui refusent.

Libre à eux de ne pas vouloir la coordination, mais qu'ils laissent alors le chemin de fer en paix. Au moins leur conduite sera logique.

Voyons maintenant les arguments que M. le professeur Baudhuin expose dans l'article qu'il publie dans la *Libre Belgique* du 18 février 1940.

1. — Disons d'abord que le chemin de fer se trouve dans l'obligation d'augmenter ses recettes pour assurer l'équilibre de son budget.

M. Baudhuin ne lui en fera pas grief sans doute et ne prétendra pas que les dernières petites économies qu'il est peut-être encore possible de faire au chemin de fer procureraient des centaines de millions qui sont nécessaires pour assainir la situation financière du réseau.

Le Conseil d'Administration a décidé de faire porter cette augmentation sur les tarifs de marchandises. M. Baudhuin devrait être satisfait puisqu'on facilite ainsi à ses protégés sinon à ses amis de la voie d'eau et de la route, la concurrence que ceux-ci font au chemin de fer.

Mais le chemin de fer, alors qu'il est dans l'obligation d'augmenter ses tarifs de marchandises a renoncé à augmenter ses tarifs pour certains clients fidèles.

Qu'en pensent les clients fidèles?

Qui oserait prétendre que cette politique n'est pas spécifiquement commerciale et ne porte pas en elle le moyen d'éviter une hausse générale des prix, si peu souhaitable à l'heure actuelle?

Qui oserait prétendre qu'une politique qui consisterait en une augmentation horizontale de tous les tarifs, ne chargerait pas tous les clients du chemin de fer et ne déclencherait pas une hausse générale des prix?

2. — La politique des tarifs de fidélité basée sur la nécessité de maintenir une mutualité entre les tarifs bas et les tarifs élevés, chose que M. Baudhuin comprend très bien, ne peut toucher de toute évidence qu'accessoirement aux intérêts de la voie d'eau, puisque celle-ci, pour des raisons de désordre interne, ne pratique plus que des tarifs inférieurs de moitié ou même des deux tiers aux tarifs les plus bas du chemin de fer et qu'elle ne transporte essentiellement que des marchandises pondéreuses à bas tarif.

Nous comprenons mal que M. Baudhuin joigne, sur ce terrain, ses récriminations à celles du Comité National pour la Défense de la Navigation Intérieure, à moins que son désir de critiquer le chemin de fer ne l'emporte sur son désir de défendre la voie d'eau.

3. — Après avoir reconnu une apparence de logique à la politique tarifaire de la Société Nationale, M. Baudhuin poursuit son raisonnement en contestant et en niant même l'existence d'une mutualité entre les transports de marchandises à haut et à bas tarif. Il ajoute que les déficits proviennent du transport des voyageurs.

M. Baudhuin, peut contester le bien fondé de cette mutualité; le fait est qu'elle existe dans la plupart des chemins de fer du monde.

Il existe même deux manifestations de cette mutualité entre les différents éléments qui constituent le trafic d'un chemin de fer.

Il y a non seulement celle entre les recettes de marchandises à haut et à bas tarif, mais également entre les recettes de marchandises et les recettes de voyageurs.

C'est une politique que la Belgique et beaucoup d'autres pays ont toujours pratiquée et on reculerait effrayé devant l'énorme augmentation des tarifs à voyageurs qui serait nécessaire pour que ce service puisse être en équilibre par ses seules ressources.

M. Baudhuin prétendrait-il que nos tarifs de voyageurs sont trop bas? Ignore-t-il donc la portée sociale de la plupart des réductions accordées à certaines catégories de voyageurs?

Si certaines réductions ont été l'objet de critiques et sont, en l'espèce, sujettes à discussion, la possibilité de modifier d'une façon radicale l'état de choses existant n'effleurerait pas l'esprit de M. Baudhuin s'il avait la responsabilité du Gouvernement.

4. — Reprenant son argumentation favorite, M. Baudhuin relève certains aspects radicalement antiéconomiques, selon lui, du tarif de fidélité. « Si, dit-il, des industriels ou des commerçants recourent actuellement à la voie d'eau ou à la route, ce n'est nullement par fantaisie : » c'est que ces moyens de transport leur donnent des avantages » économiques. »

Nous sommes bien d'accord sur ce point. Aussi la souscription au tarif de fidélité n'est-elle une obligation pour personne.

M. Baudhuin n'a donc pas le droit d'écrire que notre politique tarifaire tend « à priver certaines entreprises de leur outil naturel ou à en imposer un autre qui est moins approprié ». Lorsque nous avons introduit dans notre tarification la notion de la fidélité, les clients se sont partagés en deux catégories : ceux qui ont souscrit au principe de fidélité et ceux qui n'ont pas souscrit et nous ne faisons pas grief à ceux-ci de ne pas avoir souscrit. Leurs prix moyens de transport se sont simplement modifiés au gré de leur volonté, compte tenu, bien entendu — et il ne peut en être autrement — des conditions tarifaires que nous avons mises à leur disposition en même temps qu'à celle de leurs concurrents. Cela ne nous a pas empêché, au

cours de cette période d'hiver rigoureux où nous étions seuls ou à peu près à servir la clientèle belge, de servir les clients dits infidèles avec le maximum de dévouement possible et de sauver, dans de nombreux cas, la marche de leur entreprise. Et M. Baudhuin constate, comme nous, que certaines entreprises préfèrent la qualité de client infidèle, quitte à payer plus cher pour certains de leurs transports.

5. — Mais sa logique s'écarte à nouveau de la nôtre lorsqu'il déduit de cette situation que nous avons ainsi créée dans la concurrence entre industries similaires, une inégalité qui, selon lui, ne reposerait sur aucun facteur économique et constituerait une nuisance. M. Baudhuin perd de vue que les inégalités de traitement sont apparues dès que se sont développés et les transports par voie d'eau et les transports par route.

M. Baudhuin est tout aussi déraisonnable quand il écrit que la Société Nationale exige de certains de ses clients qu'ils forcent leurs propres fournisseurs à renoncer eux aussi aux transports par route et par eau. Le chemin de fer ne force personne; il met des dispositions tarifaires à la disposition de ses clients qui sont libres d'en faire ce qu'ils veulent.

6. — Continuant son idée d'hégémonie de la voie d'eau et de la route, M. Baudhuin déplore qu'après que l'Etat a investi des centaines de millions dans les travaux publics — voies d'eau et routes —, on s'efforce par la suite d'empêcher qu'ils ne servent, ou tout au moins qu'on veuille en restreindre l'usage. Les pouvoirs publics ont dû s'assurer par avance du degré d'utilité et de la rentabilité des travaux effectués pour étendre et améliorer les réseaux routiers et fluviaux. Tous ces travaux n'ont servi qu'à réduire le prix de revient des transports routiers et fluviaux. Faudrait-il, par-dessus le marché, que le chemin de fer se laisse passivement dépouiller de tout son trafic, pour faciliter aux promoteurs de tous ces grands travaux la preuve que ces travaux, exécutés avec l'argent du contribuable, étaient utiles et rentables?

A toute occasion M. Baudhuin défend la libre concurrence. Pourquoi abandonne-t-il cette théorie lorsqu'il s'agit du chemin de fer? Attend-il que l'Etat paiera les déficits du chemin de fer?

7. — Et il continue en déplorant que l'on étende l'exclusivité de transport à beaucoup de marchandises de faible valeur. La mise au point sur la genèse et la raison d'être du Tsp 100, qui est reproduite ci-dessus et qui a paru dans tous les journaux, fait justice de cette critique.

Pourquoi M. Baudhuin devant ces explications claires et nettes laisse-t-il supposer que le chemin de fer ait voulu récupérer du trafic dans toutes les directions, du côté de la voie d'eau s'entend, et comment ose-t-il parler du monopole qui n'a jamais existé en fait vis-à-vis de la voie d'eau?

8. — Et comme il faut épuiser tous les malentendus, M. Baudhuin impute au chemin de fer l'odieux de l'augmentation de la prime de fidélité portée de 10 à 15 % au moment où le parc automobile a été réduit par des réquisitions et que le camion subit des charges fiscales aggravées.

M. Baudhuin sait qu'il n'y a aucun rapport entre les mesures prises par la Société et la situation momentanée qui est faite à l'automobile.

L'augmentation de la prime de fidélité est destinée à équilibrer le budget de la Société.

Faut-il rappeler que rien qu'en combustible les dépenses de la Société augmenteront de plus de 40 millions en 1940.

Nous savons que l'automobile subit des charges fiscales considérables, mais c'est le fait de tous les pays en guerre. Ce qui devrait plutôt étonner M. Baudhuin c'est que, devant les difficultés accrues de ses concurrents, le chemin de fer ait été néanmoins obligé d'augmenter ses tarifs.

9. — Enfin M. Baudhuin considère que le système de tarifs de fidélité va apporter des perturbations, qui vont se traduire finalement par une perte pour l'économie belge.

M. Baudhuin se borne d'ailleurs à son affirmation. Si respectables que soient les intérêts de ceux qui vivent de l'automobile et de la navigation intérieure, il faut tout de même bien reconnaître que le chemin de fer fait encore partie de l'économie belge.

Et cette dernière affirmation de M. Baudhuin éclaire complètement la façon dont il voit l'exploitation du chemin de fer : un outil entre les mains de tout le monde, même de ses propres concurrents. Il lui concède simplement le droit de perfectionner et de rationaliser ses services, comme si ce droit avait besoin d'être affirmé.

10. — Et après cela, M. Baudhuin use de grands mots ! Il ose dire que la tendance imprimée par le tarif de fidélité n'est pas dans le sens du progrès économique. Il affirme, et c'est ici que le bout de l'oreille perce tout entier,

que, sans sous-estimer le rôle que peut encore jouer le chemin de fer, il est certain que l'avenir se trouve du côté du canal et de la route.

Il aurait pu présenter ces appréciations à un autre moment. S'il n'est pas convaincu après la période rigoureuse que nous venons de traverser que le chemin de fer est une nécessité économique vitale, autant ne plus discuter.

* * *

Que pense l'Association pour la Défense des Intérêts de l'Automobile du tarif spécial 100 ?

Les journaux du 22 février publient le texte d'un ordre du jour par lequel l'A. D. I. A. proteste avec la dernière énergie auprès du Ministre des Communications « Contre l'application de pénalité faite par le chemin » de fer à ceux qui ne lui donnent pas le monopole de leurs transports... » et adjure le Gouvernement de mettre fin à une politique qui nuit grandement à la reprise des affaires, qui menace d'entraver la défense nationale et qui lèse sans profit pour personne les intérêts de dizaines de milliers d'industriels et de commerçants appartenant en ordre principal aux classes moyennes déjà par ailleurs si durement éprouvées ».

Ce texte est plus violent que celui de M. le professeur Baudhuin. Le 22 février, le dégel était vieux de quatre jours déjà et la circulation sur route était redevenue possible. L'événement fut apparemment claxonné.

Ce que nous objections déjà à M. le professeur Baudhuin, aux points 4 et 5 du paragraphe précédent, fait justice des pénalités que l'A. D. I. A. découvre dans le tarif spécial 100.

Pour ce qui est des autres imputations de l'A. D. I. A., attachons à chacune d'elles l'importance qu'elle mérite.

1. — Le tarif 100 nuit *grandement* à la reprise des affaires, dit-elle. Nous supposons que la guerre à nos frontières avec toutes les entraves qu'elle comporte pour les affaires en général est également pour une petite part dans nos difficultés économiques présentes. Si, en l'espèce, l'A. D. I. A. entend parler spécifiquement des affaires des marchands de pétrole et de châssis d'automobiles de fabrication étrangère, nous pensons avec le Gouvernement, que tant que durera la guerre, notre politique économique doit

tendre à augmenter nos exportations, à restreindre nos importations aux matières premières et au ravitaillement indispensables.

Pour ce qui est du transport, les neuf semaines de gel ont prouvé que le chemin de fer usant de matériel belge et de combustible belge est parfaitement à même de faire face aux besoins du pays.

2. — Le tarif spécial 100 menace d'entraver la défense nationale.

Cette conclusion, si elle est vraie, est particulièrement grave. Elle est tirée des considérations suivantes : « Les mesures de prétendue coordination mises en vigueur en ces dernières années ont entravé l'extension » et le renouvellement suffisamment rapide du matériel automobile ».

Les débats parlementaires ont, en effet, révélé que le matériel automobile réquisitionné était en mauvais état et que nombre de châssis sont déjà hors service.

Du point de vue militaire, le charroi automobile pose un problème de quantité et de qualité.

L'A. D. I. A. prétend que la coordination voulue par le Chemin de fer a entravé l'extension (quantité) et le renouvellement (qualité) assez rapide du matériel automobile.

La question de quantité est essentiellement liée à la configuration générale du pays et à sa structure économique. Il est inutile de s'imaginer que le pays absorbera plus de châssis de camions et de voitures qu'il n'en a besoin. Ce que l'Armée ne peut trouver par voie de réquisition, elle doit l'acquérir autrement. Cela est déjà vrai aussi bien pour les boutons de capote que pour les canons.

Quant à la question de qualité, il est évidemment regrettable que les conditions dans lesquelles les exploitants de transports automobiles *ont été forcés* de conduire leurs affaires les *aient contraints* à user leur matériel jusqu'à l'extrême limite.

Les ventes de châssis de camions à tempérament à des personnes souvent inexpérimentées avec des promesses de trafic qui ne furent pas toujours tenues sont la cause que ces exploitants, abandonnés à eux-mêmes, se sont livrés une concurrence acharnée à laquelle le Chemin de fer a d'ailleurs participé pour défendre son propre trafic. Les exploitants de camions ont transporté du fret à n'importe quel prix pour payer leurs échéances. Ils ont roulé des kilomètres à vide à défaut d'organisation pour

leur procurer du fret en retour. Ils n'ont pas pu faire d'amortissements et se sont trouvés ruinés avec un camion délabré qui n'est aujourd'hui plus d'aucune utilité pour l'Armée.

Les marchands de châssis et les marchands de pétrole ont seuls fait une bonne affaire à semblable exploitation de transports routiers.

Disons simplement aux hommes de bon sens et de bonne foi que la coordination préconisée par le Chemin de fer devait empêcher l'avilissement désastreux des prix de transport, tant par route que par fer ; qu'elle aurait permis aux exploitants de camions d'user rationnellement de leurs véhicules, de les entretenir et de les amortir. Au total, sous un régime de coordination, l'Armée aurait peut-être disposé de quelques camions en moins, mais ils auraient tous été en bon état.

Seuls les marchands de châssis et de pétrole auraient fait de moins bonnes affaires.

On comprend le désir de l'A. D. I. A. de déplacer les responsabilités.

3. — Enfin, l'A. D. I. A. ne désirant probablement pas plagier M. le professeur Baudhuin, renonce à découvrir à la tarification du Chemin de fer un caractère antiéconomique. Elle lui découvre un caractère antisocial. Des dizaines de milliers de ressortissants aux classes moyennes souffriraient de la politique des chemins de fer.

S'il s'agit des exploitants de transports automobiles, nous compatissons à leur sort, mais ce que nous en disons plus haut établit les responsabilités.

* * *

Que pense le Comité National pour la Défense de la Navigation Intérieure du tarif spécial 100 ?

Dès le 18 février, premier jour du dégel, le Comité National pour la Défense de la Navigation Intérieure, communique aux journaux le texte d'une lettre qu'il adresse à M. le Ministre des Communications, lettre dans laquelle nous relevons la phrase suivante :

« On se demande vainement ce que devient dans ce système l'égalité » de traitement, base de toute la législation sur le contrat de transport » par fer. »

Cette phrase est révélatrice de la désinvolture, du manque total de pudeur avec lesquels tout le monde s'occupe des affaires du chemin de fer, ainsi que de l'intérêt que la voie d'eau porte à l'intangibilité des entraves qui pèsent sur la liberté commerciale du Chemin de fer.

Dans notre réponse à M. le professeur Baudhuin, nous avons rencontré les autres arguments du Comité National pour la Défense de la Navigation Intérieure.

Conclusion

Les rigueurs de l'hiver 1939-1940 n'ont rien appris aux détracteurs du Chemin de fer.

Contraints au silence par la carence à laquelle les intempéries les ont condamnés pendant près de neuf semaines, ils relèvent déjà la tête, non point pour rechercher au problème des transports une solution durable qui assure au pays tous les moyens de transport dont il a besoin par tous les temps, mais pour se lancer à nouveau, sans plus tarder, vers leurs buts égoïstes et particularistes.

Conscient de servir à nouveau les intérêts généraux du pays, le Chemin de fer pense qu'il est de son devoir de mettre le pays en garde contre l'aventure qui se trouve au bout d'une méconnaissance des enseignements de l'hiver 1939-1940.

N. RULOT.