

MINISTERE DE L' URBANISME, DU LOGEMENT ET DES TRANSPORTS



OBSERVATOIRE
ECONOMIQUE ET STATISTIQUE
DES TRANSPORTS

8597

LA TARIFICATION DES TRANSPORTS

P. CHANSON

AVRIL 1986

La tarification des transports est un élément essentiel de la politique des transports, car elle permet à l'Etat d'intervenir soit directement par le biais de tarifs de prestations de transport qui dépendent des entreprises sous tutelle (tarifs d'usage des infrastructures) soit indirectement en fixant des processus tarifaires applicables aux entreprises de transport en contrôlant le respect de ces dispositions (tarification obligatoire).

Cependant, tout interventionnisme à ses limites et en ce qui concerne les transports, la tarification doit avant tout intégrer les coûts de ces transports.

C'est pourquoi avant de parler de tarification, il est nécessaire de poser le problème des coûts. Ce sujet qui mérite un développement particulier ne sera abordé ici que d'une manière générale, simplement afin de mieux préciser son importance dans la formation des tarifs.

I - LES COÛTS DE TRANSPORTS

Il est difficile de calculer des prix de revient ayant une certaine valeur économique et cela est particulièrement marquant dans le domaine des transports. Les difficultés sont nombreuses, d'une part il faut distinguer les coûts d'exploitation traduisant les dépenses des transporteurs des coûts d'infrastructure traduisant les dépenses des services gérant des infrastructures, d'autre part il faut sélectionner le coût suivant le problème étudié, coût moyen, coût marginal, coût complet. Par ailleurs, une difficulté supplémentaire vient de ce que les prestations fournies ou assurées sont rarement homogènes : par exemple une ligne de chemin de fer assure le transport des personnes (trains rapides et omnibus) du détail (envoi de moins de 3 tonnes) des charges complètes isolées ou en rames et des trains complets. Dans le secteur des transports on est presque toujours dans le cas de productions liées. Il faut donc pousser l'analyse des coûts aussi loin que possible de façon à affecter à chaque catégorie de trafic les dépenses afférentes à ce trafic.

1.1. - Coût marginal

En simplifiant, on peut dire que le coût marginal d'un transport représente les dépenses directement engagées pour réaliser le transport en question. A la S.N.C.F. il s'exprime en tonne utile. La couverture de ce coût marginal par la recette nette est indispensable mais insuffisante, car chaque transport doit contribuer à la couverture des charges fixes.

Pendant il est difficile de parler de coût marginal en matière de transport. Une première difficulté vient de ce que la fonction de coût n'est pas continue. Même dans le cas d'un trafic homogène de marchandises, les différents éléments de dépenses subissent des variations d'inégale importance : par exemple pour les dépenses de traction ferroviaire l'unité est le train, pour les dépenses de matériel remorqué l'unité est le wagon, les dépenses d'énergie dépendent du tonnage et de la vitesse, enfin les dépenses commerciales varient avec le nombre de wagon.

C'est donc dans le cas des trafics importants que l'on peut parler de coûts marginaux qui ne sont pleinement valables qu'au voisinage de l'optimum : ce qui revient à dire que les installations fixes d'exploitation et d'infrastructure doivent être exactement dimensionnées par le trafic escompté et adaptées au fur et à mesure des besoins.

1.2. - Coût de développement

Le coût marginal est un coût à court terme. Dans une perspective de développement à long terme, il faut faire intervenir les investissements nécessaires pour assurer le trafic dans des conditions les plus économiques.

On obtient alors un coût de développement dont l'approche la plus simple est fournie par le quotient de la somme des dépenses actualisées par la somme des trafics affectés d'un coefficient de pondération pour l'année considérée.

C'est la méthode qui a été utilisée par la Commission d'Études des coûts d'infrastructure pour la détermination de la taxe à l'essieu en 1969.

1.3. - Dépenses affectables ou écludables

Dans le cas d'entreprises assurant plusieurs trafics, il convient d'affecter les dépenses par catégorie de trafic.

Le meilleur exemple vient du chemin de fer :

La suppression des services omnibus de voyageurs permettra de supprimer complètement les gares qui n'assurent pas de trafic de marchandises et qui ne jouent aucun rôle dans le trafic des trains rapides et express. Les sommes affectées à ce trafic représentent les coûts écludables des services omnibus de voyageurs.

Les coûts écludables d'un trafic dans un ensemble de production liées sont donc égaux à l'ensemble des dépenses qui sont éliminées lorsque le trafic correspondant est éliminé. C'est aussi que les coûts écludables permettent une meilleure définition des dépenses affectables à un trafic déterminé.

1.4. - Coûts sociaux

Aux coûts de production définis ci-dessus, il convient d'ajouter les coûts sociaux pour obtenir le coût global pour la collectivité. Les coûts sociaux sont les coûts monétaires ressentis par les catégories autres que les exploitants des transports et les gérants d'infrastructures. Ces coûts sont plus ou moins quantifiables selon leur nature : nuisances, pollution, perte de temps entraînés par la circulation des poids lourds, accidents de la route etc....

II - GENERALITES SUR LA TARIFICATION

Le mot tarif est d'origine arabe et signifie ensemble de prix affichés. Au sens strict, un tarif est l'ensemble indissociable d'un prix et des conditions qui en régissent l'application.

La structure tarifaire est l'agencement cohérent et rationnel d'un ensemble de règles qui conduisent :

à la formation des prix
à leur différenciation suivant un certain nombre
de critères

2.1. - Les différentes formes de tarifications

2.2.1. - Tarification obligatoire

C'est un système dans lequel les prix et les modalités d'application indiqués dans le tarif sont homologués par les pouvoirs publics et doivent être obligatoirement respectés lors de la conclusion des contrats de transports. Les tarifs obligatoires sont d'ordre public.

2.2.2. - Tarification de référence

C'est un système dans lequel les prix indiqués dans le tarif sont homologués par les pouvoirs publics. Contrairement aux tarifs obligatoires ces prix n'ont qu'un caractère indicatif et les prix réellement pratiqués peuvent s'en écarter sous certaines conditions.

2.2.3. - Tarification à fourchette ou à maximum et minimum

C'est un système qui comporte l'indication d'un prix de base et de l'ouverture de la fourchette des prix exprimés en pourcentage. En général le prix de base publié est représenté par la limite supérieure de la fourchette.

La tarification à fourchette ou à maximum et minimum peut revêtir par ailleurs, un caractère obligatoire ou de référence ou simplement professionnel.

2.2.4. - Tarification à prix fermes

C'est un système qui comporte des prix uniques pour chaque prestation de transport.

2.2.5. - Tarifications professionnelle ou d'entreprise

Ce sont des tarifications non homologuées par les pouvoirs publics et ne présentant aucun caractère obligatoire.

2.2. - Le rôle de la tarification

Les tarifs sont fonction des coûts et la relativité des tarifs doit donc refléter celle des coûts. D'un autre côté, les tarifs jouent un rôle essentiel, voire régulateur, dans la formation des prix.

Dans le régime de tarification obligatoire, les tarifs à fourchette par leur limite haute et basse constituent des butoirs fonctionnant suivant l'état du marché dominé par l'offre ou la demande.

La tarification obligatoire permet d'éviter des hausses ou des baisses excessives caractérisées par des abus de position dominante soit par une concurrence anachronique, ou même par des ententes de chargeurs sur un site.

2.3. - L'établissement du système tarifaire

Le système tarifaire doit d'abord intégrer les objectifs poursuivis par l'Etat : optimum social - coût minimum pour la collectivité - politique du plein emploi - aménagement du territoire etc... Il doit tenir compte des contraintes résultant :

- de la structure professionnelle
- des données du marché
- des coûts de production
- des obligations de service public etc...

Enfin il doit répondre à l'esprit des textes sur la coordination des transports en particulier à l'article 7 de la loi du 5 Juillet 1949.

III - LA TARIFICATION OBLIGATOIRE

La tarification obligatoire n'est, évidemment, applicable qu'au transport public, le transport privé ou compte propre étant entièrement libre.

Sont soumis à tarification obligatoire :

- tous les transports par chemin de fer
- tous les transports par voie navigable
- tous les transports routiers publics à plus de 200 km sauf quelques exceptions (lots < 3 tonnes - véhicules spécialisés etc...) que nous examinerons plus en détail dans le chapitre de la tarification routière.

3.1. - La tarification marchandises est à fourchette ou à maximum et minimum

Les tarifs marchandises de la S.N.C.F., la tarification routière obligatoire, les tarifs de la navigation intérieure sont à fourchette dont l'ouverture est variable : 11,75 % pour la route, 10 % pour la voie d'eau.

Depuis le 1er avril 1966, tous les transporteurs peuvent librement débattre le prix de transport avec le chargeur à l'intérieur de la fourchette.

Lorsque par suite des caractéristiques du transport un prix débattu est extérieur à la fourchette définie, ce prix, pour être applicable, doit faire l'objet d'un tarif ou contrat particulier soumis aux mêmes règles d'homologation et de publicité que les tarifs ordinaires.

3.2. - Le rôle de la profession en matière tarifaire

Ce sont les organismes représentant les transporteurs qui établissent les tarifs soumis à l'homologation des Pouvoirs Publics.

Pour les transports par chemin de fer, c'est le Conseil d'Administration de la S.N.C.F., pour les transports routiers de marchandises c'est le Comité National Routier, pour les transports par voie d'eau, c'est l'Office National de la Navigation.

3.3. - Les effets économiques du système de tarification

Il est permis d'affirmer qu'actuellement les prix de transports des marchandises ne sont pas des prix publics. En effet, lorsque la route peut offrir des prestations substituables à celles du chemin de fer, on ne peut plus parler de prix publics puisque le champ d'application de la T.R.O. n'est pas exhaustif.

Les tarifs de la navigation intérieure fondés sur les coûts de l'automoteur de 38m50 sont inadaptés aux formes modernes de navigation sur les voies d'eau à grand gabarit comme les convois poussés.

Les grandes entreprises de transport et notamment la S.N.C.F., ont des possibilités de péréquation interne que n'ont pas par exemple les artisans routiers ou bateliers.

Les prix de transports pratiqués ne sont pas toujours conformes aux tarifs obligatoires ou sont modifiés de façon occulte par le prix des prestations accessoires et les conditions de paiement, sans que l'administration puisse intervenir efficacement.

Ces quelques éléments montrent que la tarification obligatoire actuelle est un moyen peu efficace de répartir les trafics alors que la coordination tarifaire avait pour ambition une répartition optimum et que par conséquent, elle n'est pas en mesure d'orienter convenablement le choix des usagers.

Le système de tarification obligatoire montre bien les limites des interventions de l'Etat et de l'impossibilité de substituer avec efficacité des décisions prises au niveau central à celles des agents économiques eux-mêmes.

Dans la suite de l'exposé nous étudierons d'abord les principes directeurs qui ont servi à l'établissement de la tarification de la S.N.C.F. et ensuite ceux qui ont permis la mise en oeuvre de la tarification routière obligatoire.

I - LA TARIFICATION OBLIGATOIRE DE LA S.N.C.F.

Vers 1945, la S.N.C.F. entreprit un effort de réflexion en profondeur en vue de bâtir un système tarifaire dans une optique d'avenir, en profitant des moyens d'une entreprise unique à dimension nationale mais qui devrait se mouvoir désormais dans un contexte concurrentiel.

Il fut en conséquence décidé que la politique tarifaire nouvelle devrait être fondée sur l'observation des lois économiques les tarifs devant être conçus de manière à ce que les différenciations tarifaires reflètent les variations des dépenses engagées pour l'exécution des transports.

Cette option capitale répondait non seulement aux obligations découlant de la convention et du cahier des charges de 1937 imposé à la S.N.C.F., mais également et par avance aux inflexions que l'évolution prévisible du marché des transports commanderait d'apporter à ces obligations.

Il fut confirmé par la suite que la politique tarifaire issue de cette option correspondait bien à l'esprit des décisions prises ultérieurement par les Pouvoirs Publics en particulier avec la Loi du 5 Juillet 1949 instituant la coordination tarifaire entre le fer et la route.

Il est remarquable de noter que cette structure tarifaire a servi de modèle à toutes les autres structures tarifaires destinées aux autres modes de transport.

Nous allons examiner ci-après les différents critères qui ont servi de référence à l'établissement de la tarification de la S.N.C.F.

PRINCIPES DIRECTEURS DE LA POLITIQUE TARIFAIRE RESULTANT DE L'OPTION
FONDAMENTALE PRISE EN 1945

1. - La recherche de l'équilibre financier

L'équilibre financier doit être recherché, non plus globalement, mais pour chaque catégorie homogène de trafic.

En l'occurrence, ainsi que le prescrit l'avenant de 1971 à la Convention de 1937, la S.N.C.F. doit obtenir, pour ce qui nous concerne ici, l'équilibre entre les recettes et les dépenses qui concernent la catégorie de trafic dénommée "Trains et wagons complets".

1.1. - Tout transport doit procurer une recette nette à la tonne supérieure (ou au moins égale) à son coût marginal

La formule théorique peut être résumée ainsi :

P_1, P_2, \dots, P_I les différentes prestations de transport

C_1, C_2, \dots, C_I les coûts marginaux correspondants

D les dépenses totales de la S.N.C.F. pour un exercice

On a

$$D = \sum C_I + M, \text{ M étant les dépenses non marginales}$$

Le tarif de chaque prestation doit être égal au moins au coût marginal :

$$P_I = C_I + M_I$$

La recette totale de la S.N.C.F. est égale

$$R = \sum P_I = \sum C_I + \sum M_I$$

d'où il résulte que l'équilibre budgétaire se traduit par

$$\sum C_I + M = \sum C_I + \sum M_I$$

Donc $M = \sum M_I$ c'est-à-dire que la somme des péages tarifaires doit couvrir les dépenses non marginales.

C'est ainsi qu'est fixée une limite inférieure au prix de vente, impérative étant donné la nécessité, pour chaque trafic, de procurer une certaine contribution.

- 1.2. - Sous réserve du respect du principe du 1.2. le tarif ne doit pas excéder un certain seuil au-dessus duquel l'offre serait inefficace devant une concurrence saine.

Se trouve ainsi fixée une limite supérieure indicative représentative de l'offre moyenne qu'est susceptible de présenter une entreprise routière sagement gérée, prenant en compte toutes ses dépenses.

- 1.3. - Entre les limites inférieures (planchers) et supérieures (plafonds), les tarifs de référence doivent être établis, en fonction des conditions économiques et commerciales, en vue de rendre maximales les contributions des trafics qu'ils concernent.

La faculté contributive des diverses marchandises sera appréciée essentiellement en considération de la situation du marché des transports pour les produits concernés. On retrouve ici la notion de tarification "ad valorem" dans le sens où une marchandise de valeur marchande plus grande peut supporter une taxation à un prix plus élevé qu'une marchandise pondéreuse de faible valeur. De même une marchandise pour laquelle la concurrence devra supporter certaines sujétions entraînant une offre de prix plus élevés (véhicules spécialisés ne pouvant charger un fret de retour par exemple) pourra se voir attribuer une tarification de référence plus élevée qu'une marchandise dont le transport ne présente aucune sujétion particulière pour la concurrence.

- 1.4. - Lorsque des modalités de transport sont substituables il doit y avoir égalité des péages.

Ce principe de théorie économique postule que les tarifs doivent être construits de manière à ce que :

- l'expéditeur, responsable de son choix, paie un prix plus élevé, s'il choisit une modalité dont le coût marginal est plus élevé,
- le transporteur reçoit un péage identique, quelle que soit la modalité choisie.

Ce principe est à la base de la loi d'échelonnement des prix en fonction des conditions de tonnage.

- 1.5. - Toute différenciation tarifaire doit reposer sur des bases économiques et ne doit présenter aucun caractère arbitraire ou subjectif.

Ce principe dit de "neutralité tarifaire" est à la base de la réforme des distances de taxation réalisée en 1962, dont le bien fondé était économiquement incontestable et qui était réalisée à la demande des Pouvoirs Publics.

2. - Les facteurs de différenciation tarifaire fondamentaux

Parmi les multiples critères de différenciation tarifaire, certains sont fondamentaux et utilisés de manière quasi systématique. Ce sont essentiellement :

- la distance et la qualité de la relation, ce qui va nous conduire à examiner le système des distances de taxation pondérées appliqué depuis la réforme fondamentale du 1.20.1962,
- le chargement réalisé par wagon, ce qui va nous conduire à examiner le système des conditions de tonnage et "l'éventailage" tarifaire en relation avec ces conditions,
- la nature de la marchandise, ce qui conduit à examiner la classification des marchandises en usage à la S.N.C.F. et la manière dont sont fixées les tarifications de référence.

2.1.- Les distances de taxation

2.1.1. - Historique

Jusqu'en 1962 et en application d'un principe remontant à la fin du siècle dernier, la distance de taxation marchandises entre deux des 6 700 points de taxe était la distance physique la plus courte permise par les différentes possibilités offertes par le maillage du réseau tel qu'il existait en 1941 avec ses 42 500 km de lignes.

La distance de taxation était donc sans rapport avec les lignes effectivement empruntées pour l'acheminement car entre 1941 et 1960 plus de 200 tronçons de lignes totalisant 4 000 km avaient été fermés. Elle ne tenait par ailleurs aucun compte des conditions différentes d'exploitation d'une ligne à l'autre dont les services du transport, par contre, tenaient le plus grand compte de manière à canaliser le trafic par les itinéraires les plus économiques.

Il s'ensuivait des péréquations néfastes car :

- d'une part, à une même distance de taxation pouvaient correspondre des distances d'acheminement très différentes d'une relation à l'autre,
- d'autre part, à une distance d'acheminement égale et toutes autres choses égales, le prix de revient pouvait être très différent d'une ligne à l'autre selon leur profil (pentes, courbes) et leur équipement.

La S.N.C.F. était, de ce fait, contrainte d'appliquer des prix relativement élevés sur des lignes à bon profil et bas prix de revient où la concurrence était très intense pour compenser les prix, insuffisamment élevés au regard des coûts, appliqués sur les lignes d'exploitation plus onéreuses et où la concurrence était moins active.

Reconnaissant l'inadaptation de pareilles contraintes à un marché des transports concurrentiel, les Pouvoirs Publics avaient posé le principe, dans le décret du 14.11.1949 portant sur la coordination tarifaire, d'une révision des tarifs de la S.N.C.F. pour tenir compte des prix de revient différents selon les relations et les courants de trafic. Ils avaient ensuite en 1955, invité la S.N.C.F. à réaliser une différenciation systématique et généralisée des tarifs selon les relations par une formule de pondération des distances.

2.1.2. - Options de fond de la réforme de 1962

Il fut décidé :

- de prendre en considération le réseau réellement exploité (le réseau de 1960 correspondant à 38 500 km) ;
- de diminuer le nombre de points de taxe à 2 854 en rattachant les petites gares à faible trafic à un point de taxe voisin pour le calcul des distances ;
- de retenir une base de variation de la distance en fonction du coût ayant un caractère durable et neutre. Cette base fut le coût marginal de circulation en ligne à la tkbr*, préalablement :
 - . modernisé : on a supposé que la traction était entièrement réalisée par les engins les plus modernes et les plus économiques, électriques ou diesels,
 - . optimisé : on a supposé que les trains circulaient à plein charge brute et composés de wagons à pleine charge ce qui laissait à chaque section de ligne toutes les chances de son profil,

* Tonnage kilométrique brut remorqué

normalisé : pour les lignes électrifiées ou susceptibles de l'être, on a ajouté au coût de circulation en traction électrique un terme additif correspondant aux charges des installations d'adduction d'énergie électrique (sous-tractions - caténares - etc...) afin de pouvoir le comparer au coût de circulation en traction diesel, le plus faible des deux étant retenu.

Les coefficients s'étagent selon les sections, proportionnellement aux coûts de circulation correspondant de 0,8 à 2.

1.2.1.3. - Calcul des distances pondérées

Une fois les coefficients établis, le calcul des distances pondérées a été effectué par ordinateur à l'effet de déterminer pour chacune des relations entre 2 quelconques des 2 854 points (ce qui représente plus de 4 millions de distances) la distance pondérée courte.

Chacune de ces distances a été ensuite comparée à la distance de taxe antérieure et les distances nouvelles ont été écrêtées à 130 % de la distance ancienne toutes les fois où la distance pondérée était supérieure à la distance ancienne majorée de 30 %.

2.2. - Le chargement réalisé par wagon

2.2.1. - Chargement normal - matériel de référence

On considère comme chargement normal le chargement qui tire le meilleur parti d'un wagon de charge maximale et de volume donnés compte tenu de ses caractéristiques physiques (matière, état, densité, forme, fragilité, aptitude au gerbage, etc...).

Pour définir les chargements normaux, il convient de choisir un matériel de référence. Actuellement, le matériel de référence est constitué par les wagons S.N.C.F. de type courant à deux essieux offrant une charge maximale d'au moins 25 tonnes en régime ordinaire et qui, en fait n'excède pas 29 tonnes.

2.2.2. - Conditions de tonnages normales

Le chargement influence fortement le coût marginal à la tonne utile qui décroît de manière hyperbolique lorsque le chargement augmente.

La S.N.C.F. a donc adopté une gamme de conditions de tonnage convenablement espacées pour tenir compte de la loi de variation des coûts à la tonne utile en fonction du chargement.

Pour chaque marchandise on recherche celle des valeurs de la gamme correspondant le mieux à son chargement normal dans le matériel de référence, la condition de tonnage ainsi retenue étant appelée condition de tonnage normale.

En principe, les conditions de tonnage normales sont, selon les marchandises, l'une des suivantes :

25 - 20 - 15 - 12 - 10 - 8 - 7 - 5 tonnes.

2.2.3. - Eventail tarifaire

Pour chaque condition de tonnage normale est défini un éventail tarifaire délimitant une zone de prix en fonction de la distance dont :

- la limite inférieure est un barème qui donne, en forme et en niveau, une représentation approchée de la loi de variation des coûts marginaux en fonction de la distance pour un chargement correspondant à cette condition de tonnage. Un tel barème est appelé barème plancher,
- la limite supérieure est un autre barème dont la forme et le niveau sont choisis pour traduire les prix moyens que peut offrir le transport public routier à grande distance utilisant des véhicules gros porteurs et effectué par des entreprises observant toutes les réglementations en vigueur et prenant en compte toutes leurs dépenses pour établir leur prix de revient

Un tel barème est appelé barème plafond de la condition.

2.2.4. - Tarification normale de référence

Soit une marchandise dont la condition de tonnage normale est U tonnes. Il convient de lui assigner une tarification par wagon de U tonnes applicables de toute gare à toute gare qui sera dénommée tarification normale et qui constituera la tarification de référence.

Le choix d'une telle tarification est un problème important car il constitue en fait la fixation du "prix catalogue". :

- à partir duquel seront négociés les prix d'application et les prix contractuels pour les services de vente,
- qui constitue à l'extérieur de l'entreprise et notamment pour la concurrence le repère du niveau tarifaire pratiqué par la S.N.C.F.

De très nombreuses considérations interviennent pour ce choix et notamment la recherche de la contribution maximale permise par le marché pour la marchandise considérée.

En règle générale, les tarifications normales retenues se situent à l'intérieur de l'éventail tarifaire défini au point 2. 1.2.3. ci-dessus.

On dénomme :

- "tarification plancher", celle qui utilise le barème plancher de l'éventail. Une telle tarification est tout à fait exceptionnelle étant donné qu'en pareil cas la contribution est nulle ;
- "tarification plafond", celle qui utilise le barème plafond de l'éventail (qui n'est, il faut le rappeler, qu'un plafond moyen indicatif) ;
- "tarification intermédiaire", celle qui utilise un barème ou une combinaison de barèmes se situant entre les barèmes plafond et plancher ;
- "tarification surplafond", celle qui utilise ~~un~~ barème ou une combinaison de barèmes dont les prix sont supérieurs à ceux du barème plafond.

Le choix d'une tarification surplafond se justifie, par exemple, lorsque les risques d'avarie sont particulièrement importants (cas des appareils sanitaires) ou encore si des contraintes particulières conduisent la concurrence à une offre de prix supérieure à la moyenne (cas de véhicules spécialisés ne pouvant prendre de fret de retour par exemple).

La tarification normale de référence constitue bien entendu la tarification maximum pour l'application de l'article 49 des CGATM*. Ceci veut dire que la tarification normale constitue la limite supérieure de la "fourchette d'assouplissement" autorisée à l'intérieur de laquelle peut être fixée librement une tarification d'application, librement signifiant sans être astreint à communication à l'autorité de tutelle et à publication.

2.2.5. - Conditions de tonnage auxiliaires

Les usages du commerce nécessitent que l'offre ferroviaire ne se limite pas à une seule tarification correspondant à la condition de tonnage normale, les expéditeurs pouvant être conduits à remettre au transport des wagons dont le chargement ne remplit pas la capacité du wagon.

A chaque condition de tonnage normale sont donc associées des conditions de tonnage plus petites dites conditions de tonnage auxiliaires.

En règle générale, ces conditions sont choisies dans la gamme-type des conditions de tonnage normales, mais les nécessités commerciales peuvent conduire à prévoir des valeurs intermédiaires.

2.2.6. - Tarififications auxiliaires

Pour chaque condition auxiliaire est déterminée une tarification auxiliaire déduite de la tarification normale par une augmentation d'un taux constant à toutes distances pour des raisons commerciales et d'ordre pratique.

Ces tarifications auxiliaires, proportionnelles à la tarification normale, sont établies en fonction d'une loi d'échelonnement inspirée du principe de l'éagilité des péages.

Pour les produits sidérurgiques CECA, une règle communautaire impose les rapports suivantes :

$$25 \text{ t} = 1 ; 20 \text{ t} = 1,05 ; 15 \text{ t} = 1,15$$

Pour les autres marchandises, les tarifications auxiliaires sont définies par un "coefficient barème" à appliquer au prix d'un barème de base qui correspond en général à la tarification normale de la marchandise.

2.2.7. - Cas des wagons à bogies - Tarifications auxiliaires dites d'incitation

Depuis 1968 le parc des wagons a été progressivement doté d'une part importante de wagons à bogies offrant une charge supérieure à 40 tonnes mais dont l'emploi conduit à un coût marginal nettement plus élevé que celui du wagon à deux essieux.

Le matériel de référence pour l'établissement des conditions de tonnages normales étant le wagon à essieux, il convenait de définir les conditions de tonnage réalisables dans un wagon à bogies et procurant, à distance égale, le même péage que les conditions de tonnage réalisables dans un wagon à deux essieux avec application de la même tarification normale.

Si un prix P correspondant à la tarification appliquée pour une condition de tonnage U tonnes en wagon à essieux procure un péage p, la condition requise en wagon à bogies pour l'application du prix P est le coefficient convenable qui procurera également le même péage p.

L'adoption de cette solution s'est traduite par les valeurs des coefficients m qui figurent à l'article 45 des CGATM. Par exemple, pour pouvoir appliquer la tarification normale correspondant à la condition de tonnage 25 t en wagon couvert à deux essieux, il faudra que le chargement réalisé dans un wagon couvert à bogies atteigne $25 \times 1,5 = 37,5$ tonnes.

Les wagons à bogies permettant en général de réaliser des chargements supérieurs à la condition de tonnage normale ainsi majorée, il était intéressant d'inciter les expéditeurs à utiliser au maximum la capacité offerte à l'effet de diminuer nos coûts. Afin de promouvoir l'emploi du matériel à bogies dans les meilleures conditions économiques pour la S.N.C.F., il a été créé des conditions de tonnage auxiliaires dites "d'incitation", plus élevées que la condition normale, assorties de tarifications spécifiques légèrement réduites pour des chargements atteignant, selon le type de matériel 40,45,50 ou 55 tonnes.

2.3. - La nature de la marchandise

2.3.1. - Principes généraux

Lorsqu'une marchandise est remise au transport, le chemin de fer en devient garant sous contrat. Il importe donc que l'expéditeur dénomme la marchandise sur la déclaration d'expédition d'une façon assez précise pour permettre de l'identifier correctement.

A cette première raison s'ajoute le fait que la nature de la marchandise constitue un facteur de différenciation tarifaire, la classification des marchandises étant l'opération qui consiste, lors de l'établissement des tarifs, à associer à chaque marchandise la tarification qui lui est applicable.

2.3.2. - Identification - nomenclatures

Les nombreuses appellations distinctives en usage dans l'industrie et le commerce ont de tout temps servi à établir des répertoires de ces appellations que l'on appelle nomenclatures. Il existe actuellement plusieurs nomenclatures qui rangent les marchandises de manière méthodique en vue d'un usage déterminé. Par exemple :

- La Nomenclature Douanière de Bruxelles (N.D.B.) est utilisée pour la réglementation douanière et la perception des droits de douane.
- La Nomenclature des statistiques de la C.E.E. (NST) est utilisée pour l'établissement des statistiques communautaires de production et de transport.

Dans le domaine particulier du transport des marchandises par chemin de fer, deux nomenclatures de portée internationale à caractère obligatoire s'imposent à la S.N.C.F. Il s'agit :

- d'une part de la Nomenclature Commune des Marchandises (N.C.M.) de l'Union internationale des Chemins de Fer, qui fait l'objet de la fiche UIC 221 et que les réseaux membres de l'UIC doivent prendre pour base pour leur classification tarifaire.
- d'autre part de la Nomenclature uniforme des marchandises CECA, créée en application de l'accord intergouvernemental du 21 Mars 1955 pour la mise en oeuvre du Traité instituant la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier. Cette Nomenclature est insérée en tête des fascicules 2 et 3 du tarif international CECA 9001.

Il est bien évident, étant donné le caractère obligatoire attaché à ces deux nomenclatures, que les dispositions utiles ont dû être prises pour assurer leur compatibilité et il y a entière concordance entre les appellations utilisées dans l'une et l'autre en ce qui concerne les marchandises CECA.

Le document pratique en usage à la S.N.C.F. est intitulé TABLE DES MARCHANDISES et constitue le fascicule 3 du Recueil des Tarifs marchandises par wagon.

Cette table reprend :

- les 1901 positions de la nomenclature N.C.M. (dont 40 positions CECA) que la S.N.C.F. dénomme "désignations génériques".
- 11 400 appellations de marchandises tirées de la liste alphabétique de la NCM qui en comprend 13 000.

2.3.3. - Classification - Tarifs

Pendant très longtemps (et encore maintenant pour de nombreux réseaux ferroviaires) la différenciation tarifaire en fonction de la nature de la marchandise a été obtenue en utilisant un système de classes à chacune desquelles était affecté un niveau tarifaire (cf en tarification voyageurs 1ère classe, 2ème classe).

Ce système très simple peut, de ce fait, manquer de souplesse.

Un système plus complet et plus souple consiste :

- à constituer des groupes de marchandises apparentées suivant tels critères que l'on se donne ;
- à associer à chaque groupe ainsi constitué, une tarification définie comme on le souhaite.

Les anciens réseaux de Chemins de Fer Français et la S.N.C.F. à leur suite ont opté pour un tel système qui n'a jamais été remis en cause, la réforme de 1947 n'ayant fait que préciser les conditions d'emploi de la formule.

Depuis l'adoption de la N.C.M. ce sont les "positions" de cette nomenclature qui constituent les "désignations génériques" auxquelles sont rattachées un certain nombre d'appellations de marchandises selon la liste analytique annexée à la fiche UIC 221.

Toutes les marchandises rattachées à une même désignation générique ont la même condition de tonnage normale et c'est donc le même barème qui définit la tarification normale commune à toutes les marchandises rattachées à une même désignation générique.

Chaque désignation générique est rattachée à un tarif ordinaire par wagon qui constitue son domicile tarifaire.

La table des marchandises indique, en regard de chaque appellation de marchandise :

- la désignation générique de rattachement
- le numéro du tarif qui contient cette désignation générique.

Le tarif portant ce numéro indique la tarification de référence applicable à cette désignation générique.

- Au chapitre 1er, sous l'intitulé "Tarification de portée générale", pour les transports par wagon expédiés de toute gare à toute gare sans engagement particulier de la part de la clientèle.
- Au chapitre 2, sous l'intitulé "Tarification applicable aux envois programmés," pour les transports par wagons expédiés ou reçus par des clients ayant pris, vis-à-vis de la S.N.C.F., des engagements, selon les conditions limitatives qui y sont énoncées.
- Au chapitre 3, pour les transports par train.

2.3.4. - Codification

La nomenclature des désignations génériques figurant en tête de la table des marchandises indique, pour chacune d'elles, le code N.C.M. à 4 chiffres d'application obligatoire pour tous les réseaux et propre à chaque désignation générique (position N.C.M.).

Par ailleurs, et à des fins statistiques, la S.N.C.F. utilise un système de codes marchandises (COMAR), formés de 5 chiffres dont le dernier est une clé de contrôle, qui permet de distinguer, lorsque cela est estimé nécessaire, une ou plusieurs appellations à l'intérieur d'une même générique.

Ces COMAR sont indiqués à la table des marchandises en regard de chaque appellation.

3. - Les modalités de l'expression tarifaire - les barèmes de prix

3.1. - Généralités

On a vu précédemment dans quelles conditions est associée à chaque désignation générique une tarification de référence de portée générale applicable de toute gare à toute gare et, éventuellement d'autres tarifications de référence subordonnées à des conditions plus restrictives.

Une tarification est l'ensemble constitué par :

- la tarification normale correspondant à la condition de tonnage normale,
- les tarifications auxiliaires qui lui sont associées correspondant aux conditions de tonnage auxiliaires plus petites ou d'incitation qu'il a été jugé nécessaire de prévoir.

La loi P (d) de formation des prix d'une tarification normale est en principe exprimée par un barème dit de base annexé au tarif ordinaire dans lequel la générique est domiciliée. Ce barème prend la forme d'un tableau donnant les valeurs de P développées en paliers de prix par coupures de distances de taxation et exprimées à la tonne utile.

Les "barèmes de base" sont élaborés à partir

- soit du clavier rationnel S.N.C.F. qui comporte trois familles de barèmes au recueil T :
 - . X dont le numéro se situe dans la série 1 à 99
 - . Y dont le numéro se situe dans la série 101 à 199
 - . S dont le numéro se situe dans la série 201 à 299
- soit de la loi de formation résultant de la formule générale de l'accord intergouvernemental du 21 Mars 1955 pour l'application du Traité CECA. Ces barèmes de forme CECA sont utilisés pour exprimer les prix applicables aux marchandises CECA ainsi qu'à certaines marchandises apparentées. Ils sont numérotés dans la série 401 à 499 au recueil T,
- soit d'une loi de formation particulière définie cas par cas. Ces barèmes spéciaux divers sont numérotés dans la série 301 à 399 au recueil T.

Dans certains cas, il n'est pas fait usage de barèmes kilométriques mais de prix "tout faits" appelés prix fermes.

Il est parfois également fait usage de prix de zone à zone (ex : les tarifications des boissons du chapitre 2 du tarif n° 6).

Les tonnages transportés se répartissent en gros comme suit, selon les catégories de barèmes :

- 45 % sont taxés en utilisant des barèmes des familles X, Y et S du clavier rationnel;
- 45 % sont taxés en utilisant des barèmes dits "barèmes CECA",
- 5 % sont taxés en utilisant des barèmes spéciaux,
- 5 % sont taxés en utilisant des prix de zone à zone ou des prix fermes.

3.2. - Le clavier rationnel des barèmes S.N.C.F. Barèmes X et Y

L'outil que constitue le clavier rationnel a été conçu de manière à pouvoir appliquer commodément les principes de la politique tarifaire, à savoir :

- pouvoir représenter les limites constituées par les plafonds et planchers des éventails tarifaires :
 - . les plafonds ayant une faible dégressivité globale avec la distance seront définis par des barèmes de la famille X,
 - . les planchers ayant une dégressivité globale nettement plus élevée conforme à celle des coûts marginaux moyens généraux seront définis par des barèmes de la famille Y,
- permettre de façonner entre ces deux limites des tarifications variées en niveau et en forme.

L'outil doit également être d'un maniement assez simple et, pour cela, le clavier rationnel est doté de deux propriétés :

- la proportionnalité : chaque famille est constituée de barèmes proportionnels,
- la possibilité de combiner des barèmes de familles différentes (recoupement en des points de distance rondes : 100 km).

Le clavier actuellement utilisé est construit à partir d'une droite génératrice.

$$L(d) = 180 + d$$

Pour obtenir une proportionnalité constante à toute distance, il faut que les prix des barèmes successifs constituent une progression géométrique dont la raison constituera l'écart relatif entre ces deux barèmes.

La raison du clavier est le nombre $j = e^{\frac{1}{40}} = 0,9753099...$

Le choix de cette raison correspond au désir d'obtenir un écart relatif entre les prix de deux barèmes successifs voisin de 2,5 %, écart que l'usage a dénommé "un cran".

.3.3. Les barèmes de la famille S

Les barèmes S (n° 201 à 299 au Recueil T) forment une famille de barèmes proportionnels ayant le caractère de barèmes spéciaux car ils ne possèdent pas entièrement les propriétés de recoupement des barèmes X et Y. Ils n'interviennent que pour définir les tarifications de certaines désignations génériques pour lesquelles les conditions concurrentielles autorisent un accroissement du prix kilométrique en fonction de la distance beaucoup plus rapide que celui des barèmes de la famille X. On les utilise dans les tarifications des groupages (voir tarif n° 100) et des liquides en wagons-réservoirs (voir tarifs n° 13 et 14).

La famille S est construite comme suit à partir de la famille X :

- . On prend pour valeur à 6 km la valeur du barème X de même caractéristique N.
- . On prend pour valeur à 400 km la valeur du barème X de numéro N-10 (supérieur de 28,4 % au barème N).
- . On tire la droite joignant ces deux points pour constituer le barème S de rang N.

Propriété de ces barèmes

Les barèmes S sont proportionnels entre eux dans les mêmes conditions que les barèmes X et Y.

On peut les combiner, mais à 400 km uniquement, avec un barème X ou un barème Y.

3.4 - Les barèmes dits CECA

Les barèmes dits CECA , numérotés de 401 à 499 au Recueil T, sont applicables aux transports de marchandises relevant du Traité instituant la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier. Les désignations génériques auxquelles sont associées des tarifications définies par cette catégorie de barèmes se trouvent dans les tarifs :

- N° 7 - Combustibles minéraux solides
- N° 8 - Minerais pour la sidérurgie et déchets de métaux ferreux
- N° 9 - Produits de la sidérurgie

Ils sont construits selon la formule prescrite par l'accord intergouvernemental du 21 Mars 1955 relatif à l'établissement de tarifs directs internationaux ferroviaires

$$P (d) = T_0 + p . d . f (d)$$

où :

- . t_0 représente les taxes terminales, indépendantes de la distance
- . le produit $p.d.f (d)$ représente la taxe de parcours
- . p étant la taxe de parcours de base par tonne-kilomètre (pente à l'origine)
- . d la distance de taxation
- . $f (d)$ un coefficient de dégressivité

Chaque réseau ferroviaire de la CECA dispose d'une entière liberté pour déterminer la valeur des paramètres t_0 et p , propres à chaque barème.

Par contre les valeurs des coefficients de dégressivité sont fixées comme suit par l'accord du 21 Mars 1955 :

- . 1 de 0 à 100 km quelle que soit la marchandise
- . valeurs imposées par des barèmes annexés à l'accord
 - de 100 à 200 km pour les produits sidérurgiques
 - de 100 à 250 km pour les combustibles minéraux, les minerais et les ferrailles
- . valeurs laissées à l'appréciation des réseaux à l'intérieur d'une fourchette définie par l'accord pour chacune des familles de produits au-delà des distances respectives de 200 ou 250 km.

Il faut noter que les valeurs des paramètres étant différentes pour chaque barème, ces barèmes ne sont pas proportionnels entre eux et leur numérotation n'a d'autre signification que des raisons d'ordre.

L'utilisation d'une même loi de formation par les différents réseaux ferroviaires est destinée essentiellement à permettre l'établissement du tarif direct international CECA de portée générale dénommé "TARIF CECA 9001", applicable d'office aux transports de marchandises CECA dont le parcours s'établit par l'utilisation continue des réseaux d'au moins deux états membres.

Pour la taxation de ces transports intra-communautaires, on a voulu éviter l'élévation anormale des prix, consécutive à la taxation scindée de chaque parcours national, par rapport aux prix de transport qui sont perçus pour un parcours national représentant une distance égale à la distance totale parcourue.

La prise en compte de deux distances pour le calcul des taxes

d distance partielle nationale

D distance totale (somme des distances $d_1 + d_2 + d_3 \dots$)

conduit à une présentation particulière des barèmes du tarif international CECA 9001 sous la forme de tableaux à double entrée où le prix est trouvé à l'intersection d'une ligne horizontale correspondant à la coupure où se situe la distance partielle nationale d et d'une colonne verticale correspondant à la coupure où se situe la distance totale parcourue D .

ELABORATION ET STRUCTURE DE LA TARIFICATION

REGLEMENTATION DES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES (T.R.O.)

A partir de la connaissance la plus exacte possible de ses prix de revient, l'entreprise de transport public doit se préoccuper de la fixation de ses prix de vente en fonction :

- des conditions de l'exécution des transports,
- de l'adaptation du service aux besoins de la clientèle,
- de la concurrence existante sur le trafic déterminé,
- et surtout de la valeur d'usage du transport.*

Le prix de chaque transport, tout en étant inférieur nécessairement à la valeur d'usage, doit être supérieur à son coût marginal.

Le total des ventes des prestations effectuées par véhicule doit équilibrer au moins le total des dépenses engagées. Il doit tendre à être le plus élevé en fonction des possibilités offertes par le marché.

Ces conditions sont essentielles à la bonne gestion des entreprises. Comment alors concevoir un système tarifaire qui tienne compte de cette valeur économique du transport ?

Ce système doit permettre :

- d'une part de n'empêcher aucun transport dont la valeur dépasse le prix de revient marginal et utiliser à plein les possibilités de l'entreprise ;
- d'autre part, de procurer à l'entreprise de transport le bénéfice le plus élevé.

* C'est la valeur de transport que peut supporter la marchandise c'est-à-dire l'augmentation du prix marchand de la marchandise au point d'arrivée par rapport à son point de départ.

C'est par le biais de tarifications nuancées s'échelonnant entre le coût marginal et la valeur d'usage, basées sur la différenciation des marchandises et sur les conditions particulières d'exécution des transports que l'on atteindra ou que l'on se rapprochera le mieux de ce but.

Le bénéfice de l'entreprise sera d'autant plus élevé que le tarif préconisé se rapprochera de la valeur élémentaire du transport. Une tarification nuancée permet d'atteindre ce but en courant un maximum de trafics dans la mesure où son éventail ira du prix de revient marginal jusqu'au dessus du prix de revient total.

En résumé, les conditions dans lesquelles se présentent un transport varient donc selon des critères propres à la nature de la marchandise, à sa valeur, à son poids, à sa destination et à l'exécution du transport.

La T.R.O. a été établie à partir de ces données.

I - STRUCTURE DE LA TARIFICATION ROUTIERE

1.1. - Principes de base

Les principes de base sont fixés par les articles 32 à 34 du décret du 14 Novembre 1949 :

- les tarifs doivent tenir compte des prix de revient du transport et doivent permettre de réaliser l'équilibre financier des sociétés,
- les tarifs sont à fourchette avec indication d'un minimum et d'un maximum à l'intérieur desquels les prix sont librement établis pour les transporteurs routiers.

1.2. - Etablissement et homologation

La création ou la modification des tarifs appartient au Comité National Routier (C.N.R.) qui les propose au Ministère des Transports et les communique aux Chambres de Commerce et d'Agriculture.

Le Ministre des Transports en accord avec le Ministre des Finances peut demander amodiation des tarifs proposés et faute de nouvelles propositions satisfaisantes par le C.N.R. fixer lui-même des tarifs différents.

Les tarifs proposés sont mis en application à l'issue d'un délai de trente jours à compter de leur publication au journal officiel.

Le Ministère peut autoriser, à tout moment, la mise en application immédiate des tarifs proposés sans attendre le délai de trente jours.

1.3. - Structure de la tarification routière

La tarification routière entrée en vigueur le 1er juillet 1961 se compose de trois documents :

- Le recueil général des tarifs qui contient :
 - Les conditions d'application des tarifs pour les transports routiers de marchandises (C.A.T.T.R.M.).
 - Les tarifs d'application qui indiquent :
 - . pour chaque marchandise les conditions de tonnage et les numéros des barèmes correspondants qui comportent,
 - . pour chaque marchandise :
 - . une tarification générale applicable sur toutes les relations,
 - . des tarifications particulières applicables
 - Le tarif des opérations accessoires et complémentaires.
 - Le prix des barèmes.
- Le classement des localités qui indique pour chacune d'elles la catégorie A, B, C, D, dans laquelle elle est rangée depuis le 1er Octobre 1967. Ce classement est réalisé par canton.
- Le tableau des distances tarifaires qui permet de déterminer la distance de taxation d'un envoi.

1.4. - Valeur de la T.R.O.

La T.R.O. a force de loi. Elle est d'ordre public. Aucune dérogation n'est permise sauf en cas de convention expressément acceptée et prévue par les textes (accords tarifaires).

II - CHAMP D'APPLICATION DE LA TARIFICATION ROUTIERE

2.2. - Champ d'application

La T.R.O. s'applique à tous les envois d'au moins trois tonnes à une distance tarifaire et non réelle égale ou supérieure à 200 km ou, cas particulier, sur quelques relations dont la distance de taxation est inférieure à 200 km.

La T.R.O. s'applique à toutes les marchandises sauf :

- la plupart des fruits et légumes, des produits laitiers fermiers, de boucherie et de charcuterie,
- certains véhicules (auto, véhicules militaires amphibis).

La T.R.O. s'applique à tous les transports à l'exception des transports :

- de déménagement, de groupage, en citerne, sous température dirigée et spéciaux,
- de conteneurs de 20' à 40' lorsqu'ils précèdent ou suivent un transport maritime,
- à destination d'Andorre.

2.2. - Définition de l'envoi

Le prix de transport est fonction de l'envoi, c'est-à-dire de la quantité de marchandises remise au transporteur dans des conditions déterminées.

L'envoi est la quantité de marchandises mise effectivement, au même moment, à la disposition d'un transporteur ou d'un commissionnaire, dont le transport est demandé par un même expéditeur, pour un même destinataire, d'un lieu de chargement unique à un lieu de déchargement unique, et faisant l'objet d'une seule déclaration d'expédition et d'un même contrat de transport. Cet envoi détermine le poids à prendre en considération pour le calcul de la taxe.

2.3. - Limite des opérations de transport

Les opérations couvertes par les tarifs commencent dès l'instant où s'achève le chargement de la marchandise sur ou dans le véhicule et se terminent au moment de la mise à disposition de la marchandise chez le destinataire.

2.4. - Transports à caractère particulier

Ce sont les matières dangereuses ou infectes, les machines et appareils à moteur, les colis ou objets massifs ou de dimensions exceptionnelles et les marchandises qui nécessitent la mise en oeuvre de moyens exceptionnels quant à la manutention, au matériel de transport ou à la circulation.

Des prescriptions particulières sont prévues dans les CATTRM pour le transport de ces marchandises.

III- METHODE DE CALCUL DES TAXES

3.1. - Détermination d'un prix de transport

La détermination d'un prix de transport par route nécessite la connaissance de cinq éléments :

- La désignation tarifaire de la marchandise
- La distance de taxation de l'envoi
- Le classement de la relation
- Le numéro du barème applicable
- Le prix de ces barèmes à la distance considérée

3.2. - Désignation tarifaire de la marchandise

Pour faciliter la tâche des expéditeurs, il a été établi un répertoire des marchandises contenant par ordre alphabétique 9 000 termes usités dans le commerce pour désigner les marchandises. Chacune des marchandises est rattachée à une désignation générique. Il y a 303 désignations génériques qui précisent également la classe tarifaire de rattachement. Ces désignations génériques ou tarifaires découlent directement de la Nomenclature Statistiques des Transports (N.S.T.) dont le C.N.R. se sert pour établir les statistiques des transports routiers.

3.3. - Distance à prendre en compte pour le calcul des taxes

Le territoire a été divisé en 633 zones comprenant chacune plusieurs cantons d'un même département. Les distances tarifaires sont calculées de zone à zone à partir d'un point unique situé à l'intérieur de la zone. Chaque zone est numérotée avec un nombre de trois chiffres (les deux premiers sont le numéro du département et le troisième est le numéro de la zone à l'intérieur du département).

Les distances sont calculées à l'aide de deux documents :

- la liste alphabétique des cantons qui désigne le numéro de la zone à laquelle il appartient,
- 633 tableaux qui indiquent chacun les distances tarifaires d'une zone donnée par rapport aux 632 autres.

3.4. - Le classement de la relation

Pour respecter la prescription de l'article 32 du décret du 14 Novembre 1949 suivant lequel les tarifs doivent être établis en tenant compte des prix de revient des transports sur les relations, celles-ci ont été classées en quatre catégories A, B, C, D. Les relations A supportent les prix les plus élevés, les relations D les prix les plus bas.

Le classement des cantons est indiqué à la liste alphabétique des cantons. Le classement d'une relation est déterminé par celui du canton de destination.

3.5. - Les classes tarifaires

Les 303 désignations génériques ont été regroupées et réparties en neuf classes tarifaires, de 0 à VIII.

Chaque classe tarifaire comporte des conditions de tonnage prévues, les numéros des barèmes correspondants sur les relations A, B, C, D et les conditions d'application (minimum de poids taxable par mètre cube ou mètre linéaire occupé par l'envoi).

La classe de base ou de référence est la classe IV dans laquelle sont rangées les marchandises ordinaires transportées par route. Leur transport doit permettre au transporteur, dans des conditions normales d'exploitation, d'équilibrer par prestation ses recettes et ses dépenses et de réaliser un bénéfice. C'est à ce groupe qu'ont été affectées les valeurs représentatives des prix de vente à la tonne dégagées par les études de prix de revient des véhicules normalement utilisés. Partant de la classe IV les prix augmentent pour les classes 0, I, II, III, "dites hautes", tandis qu'ils diminuent pour les classes V à VIII "dites basses". Le but est de corriger la rémunération selon la capacité réelle du véhicule face à des densités différentes. La classe 0 concerne les marchandises volumineuses transportées dans des véhicules de grande capacité et de la faible charge utile (camions de 60 m³ - ensemble camion-remorque 100 m³)

Une telle classification partie intégrante du tarif, doit assurer une somme de prestations suffisantes au bon équilibre de l'entreprise et permettre de rechercher l'activité optimum des véhicules. Lorsque chaque transport est effectué à un tarif très voisin de sa valeur élémentaire on peut dire selon la formule :

"que l'on fait payer à chaque transport ce qu'il peut payer et qu'ainsi on participe à la bonne gestion de l'entreprise de transport public."

3.6. - Unités de taxation - condition de tonnage

Les prix donnés par le tarif sont des prix à la tonne. Ils ont été déterminés au niveau de la classe tarifaire IV en raison des coûts d'exploitation des véhicules types normalement utilisés, comme précisés précédemment. Les charges utiles des véhicules types utilisés ont été rattachées à deux conditions de tonnage celle de 20 tonnes et celle de 10 tonnes, auxquelles sont affectés les barèmes correspondant aux prix unitaires à la tonne représentatifs des coûts d'exploitation et des prix de vente des prestations. Pour les autres conditions de tonnage 15, 7, 5 tonnes les niveaux ont été retenus dans une structure logique en recherchant les différents paramètres à la base des recettes à procurer, par exemple la recette globale que doit couvrir un transporteur qui charge deux ou plusieurs envois de différents tonnages dans un véhicule. Entrent en lice des frais commerciaux supplémentaires, des temps d'immobilisation improductifs, des parcours à vide ou partiellement à vide complémentaires et des coûts d'opérations de chargement ou de déchargement imposés par la prise en charge ou la livraison de plusieurs envois chargés dans un même véhicule.

Pour faciliter le raccordement des prix des envois de lots supérieurs à 3 tonnes (limite de la tarification obligatoire) aux prix de lots inférieurs dits de "gros détail" une CLAUSE D'ORDRE a été introduite dans l'éventail des conditions de tonnage. Elle est affectée d'un prix plancher dont le rôle est d'empêcher que les lots de détail, dont le transport représente une prestation toute différente, ne soient pas arbitrairement favorisés par une simple application d'un payant pour qui les ferait entrer dans la structure tarifaire réglementaire non adaptée à cette activité.

La gamme des conditions de tonnage est donc, dans l'état actuel du tarif, la suivante :

20 T - 15 T - 10 T - 7 T - 5 T - clause d'ordre barème plancher

3.7- Le clavier des barèmes

Nous avons vu aux chapitres précédents que la connaissance des prix de revient, qui est l'élément indispensable à l'exploitation commerciale, se trouve être aussi l'élément fondamental de la structure tarifaire. A partir de la connaissance pratique de tous les éléments du coût d'exploitation aux différentes distances, il est possible de définir :

- une courbe représentative des prix de revient et déterminante des prix de base que l'entreprise peut pratiquer au coup par coup dans le cadre de ses activités.

Dans une tarification à forme de barème pour toutes les marchandises rattachées à la même désignation générique ou tarifaire, on obtient le taux de taxation à la tonne à appliquer au moyen d'une formule générale arithmétique qui permet de déterminer le prix de transport dès que l'on connaît la distance de taxation.

Cette formulation est directement issue de la tarification en vigueur à la S.N.C.F.

Il existe deux séries types de barèmes :

1°) Celle qui constitue la base générale du tarif, numérotée de 1 à 99. Le graphe donnant les prix de ce barème de base en fonction des distances rondes est une ligne brisée polygonale ou chaque segment de droite a pour équation :

$$y = ax + b \text{ où}$$

y est le prix du barème de base aux coupures rondes

x la distance

a la pente de la droite considérée

b son ordonnée à l'origine

Après avoir déterminé les coefficients a et b pour chaque segment de droite, il est alors possible d'affiner cette courbe en calculant les prix $y = ax + b$ du barème de base pour les distances x, c'est-à-dire la valeur de la distance située au milieu de chaque tranche ou coupure de distance :

$$\text{Ex - } 251 \text{ km à } 260 \text{ km} = 256 \text{ km}$$

Une telle formule comporte donc une suite de coupures de distances et à l'intérieur de chacune d'elles le prix est constant. Cette formule présente l'avantage de la simplicité, du fait qu'elle comporte un nombre de prix réduits, alors qu'avec tout autre type de barèmes il existerait autant de prix que de distances kilométriques susceptibles d'être utilisés. L'emploi de tels barèmes est acceptable dans la mesure où les écarts de prix entre deux paliers consécutifs sont relativement faibles en valeur absolue, ce qu'explique le choix des paliers de 10 en 10 km et de 20 en 20 km (50 km aux longues distances).

Cette série se rapporte aux marchandises des classes 0 à VI:

2°) Une deuxième série numérotée à partir de 900 avec un profil de courbe qui se caractérise par :

- . une forte dégressivité jusqu'aux distances moyennes,
- . à partir de 450 km une remontée de la courbe jusqu'au profil de la courbe de base.

C'est donc une adaptation de la courbe de base à des trafics spécifiques qui touchent des produits pauvres dont les prix de transport doivent rester compétitifs dans les plages de distances moyennes (300 à 500 km).

Cette série se rapporte aux marchandises des classes VII et VII.

C'est à partir du barème de base, aux différentes coupures de distances que sont calculés les autres barèmes. L'écart entre deux barèmes, appelé cran, a une valeur positive de 2,531 % et une valeur négative 2,469 %.

Depuis le 1er Décembre 1971 l'écart entre deux barèmes est non plus d'un cran mais d'un demi-cran (soit + 1,258 % ou - 1,242 %).

Le système a été adapté pour faciliter l'application des majorations ayant trait aux délais de paiement des frais supérieurs à 30 jours de la fin du mois du transport (1,25 pour 30 jours supplémentaires soit 1/2 cran).

3.8. - Choix du prix de transport

Les tarifs routiers sont des tarifs à fourchette permettant de négocier des prix entre un maximum et un minimum.

Cette fourchette qui comprend 10,5 crans soit 23,087 % est répartie de la manière suivante :

- A partir des barèmes maximum, indiqués au tarif les parties au contrat de transport ont la possibilité de négocier leur prix dans la limite inférieure de cinq crans soit 11,751 % (sauf pour les envois dont le poids est compris entre 3 et 5 tonnes pour lesquels le tarif indique le barème minimum.

- Le choix d'un prix inférieur à ces cinq crans, tout en restant dans la limite des 10,5 crans, est subordonné à l'accord préalable du Comité National Routier : le prix d'application en résultant doit être publié au bulletin des tarifs du C.N.R. et peut être appliqué huit jours après cette publication. Bien qu'il ait été demandé par une seule entreprise de transport, ce prix d'application est praticable par l'ensemble de la profession.

LE CAS DES MARCHANDISES TRANSPORTEES SOUS TEMPERATURE DIRIGEE

Nous avons vu à la page 30 que le champ d'application de la T.R.O. excluait les envois sous température dirigée. Ce marché en pleine expansion posait un problème très important, car la concurrence aiguë qui s'exerçait conduisait souvent les transporteurs à vendre leurs transports à perte. Le problème était aussi important pour les chargeurs, qui voulaient éviter la réintroduction de ce marché dans la T.R.O. avec pour conséquence directe des augmentations insupportables pour le secteur agro-alimentaire.

Des négociations directes entre les transporteurs routiers et les chargeurs ont abouti à la mise en place d'une convention signée par le Comité National Routier et le Comité National des Usagers des Transports et basée :

- sur une règle du jeu d'ordre public,
- des contrats négociés librement entre chargeurs et transporteurs, mais déterminés à partir du prix de revient d'une entreprise moyenne bien gérée et qui sert de référence commune,
- un contrôle des prix pratiqué par une commission.

Ce système n'a pas le caractère obligatoire d'une tarification et ne pénalise pas la libre négociation des prix et des conditions des contrats. En outre, innovation intéressante, les chargeurs ont admis le principe que des prix pratiqués par les prestataires de service dans le transport puissent être insuffisants.

Vous trouverez ci-après le texte complet de la convention.

CONVENTION D'ETABLISSEMENT 'DES PRIX DES TRANSPORTS ROUTIERS
DE DENREES PERISSABLES A TEMPERATURE DIRIGEE

conclue entre

le COMITE NATIONAL ROUTIER représentant
les organisations de transporteurs soussignées

et

le CNUT, l'ASIT et
les organisations de chargeurs soussignées.

- A/ Le système de formation des prix de transports routiers de Denrées Périssables à Température Dirigée s'exerce dans le cadre de conditions générales d'ordre public prises en application de la L.O.T.I. (Art. 6, 8 III et 35) auxquelles sont annexés par catégories de trafics des prix planchers de référence ci-après dénommés prix.
- B/ Le niveau de ces prix est celui au-dessous desquels les prix pratiqués peuvent être préjugés insuffisants, à moins d'une justification de leur fondement par des conditions particulières des transports concernés.
- C/ La valeur de ces prix est établie pour chaque semestre par une Commission paritaire de transporteurs et de chargeurs. Elle est déterminée en tenant compte à la fois du prix de revient d'une entreprise réalisant de bonnes performances en fonction du taux moyen d'utilisation du parc de la Profession et du prix du marché de ces transports. Ces prix sont publiés selon des modalités définies par la Commission paritaire.
- D/ Tout contrat de transport conclu à un prix inférieur à celui du prix plancher de référence doit être déclaré par le transporteur à un organisme habilité à recevoir cette déclaration.
- Cet organisme peut demander au transporteur et éventuellement au chargeur toute justification du prix convenu prouvant qu'il ne résulte pas de pratiques contraires aux conditions générales ou aux règles d'une saine gestion.
- Si les preuves concernant le niveau des prix ne sont pas convaincantes l'organisme habilité transmet ses observations au transporteur et au chargeur.

Le transporteur doit faire connaître à l'organisme habilité la suite donnée à cette observation et notamment les prix révisés convenus avec le chargeur. Si les parties persistent dans les dispositions contestées par l'organisme habilité les intéressés peuvent être sanctionnés par les organisations professionnelles dont ils relèvent, si les règles relatives à cette organisation professionnelle prévoient des sanctions.

E/ La Commission paritaire se réunit au moins chaque semestre pour examiner le niveau des prix et les adapter si besoin est à l'évolution de l'environnement économique. L'organisme habilité lui fait rapport sur les conditions de prix pratiqués au cours du semestre notamment sur les cas de prix aberrants les plus significatifs.

F/ La présente Convention sera communiquée aux Pouvoirs Publics. Les situations n'ayant pu trouver des solutions au niveau de la Commission paritaire pourront être soumises à leur arbitrage. Ils leur appartient de prendre toutes dispositions utiles pour étendre cette Convention aux transporteurs et aux chargeurs non adhérents aux organisations professionnelles signataires de la présente Convention.

Paris, le 18 septembre 1985

14 NOVEMBRE 1984

CONDITIONS PARTICULIERES AU TRANSPORT
DE DENREES ET PRODUITS PERISSABLES
SOUS TEMPERATURE DIRIGEE.

Article 1er - CHAMP D'APPLICATION

Les présentes dispositions s'appliquent aux Transports Routiers de Marchandises Périssables au moyen de véhicules à Température Dirigée.

Par marchandises périssables, il convient d'entendre denrées et produits sujets à prompt détérioration et dont la conservation justifie la technique d'une température dirigée.

Par véhicule à température dirigée, il convient d'entendre véhicule isotherme, réfrigérant, frigorifique ou calorifique répondant aux dispositions de l'Arrêté du 1er Février 1974.

Pour l'application des présentes dispositions, on entend par " jour ouvrable " tous les jours de la semaine y compris le dimanche et jour férié (**).

Article 2 - DELIMITATION DES OPERATIONS DE TRANSPORT -
CHARGEMENT - ARRIMAGE - DECHARGEMENT

Les opérations de transport commencent dès l'instant où le chargement de la marchandise sur ou dans le véhicule est achevé et finissent au moment où les marchandises sur ou dans le véhicule sont mises à la disposition du destinataire.

(**) Les restrictions de circulation du Code de la Route ne s'appliquent pas aux transports de marchandises périssables en vertu de l'Arrêté du 27 Décembre 1974 modifié par l'Arrêté du 20 Octobre 1980.

L'exécution du chargement et de l'arrimage incombe au donneur d'ordre.

Par arrimage, on entend, disposition stable des marchandises à l'intérieur du véhicule de façon à assurer une circulation normale de l'air pour permettre une bonne répartition de la température.

Le transporteur assure le calage. Il indique au donneur d'ordre les modalités de répartition de la marchandise à charger afin que le chargement soit conforme au bon équilibre des masses, aux prescriptions du Code de la Route relatives à la Sécurité Routière et à cette fin, procède à la vérification du chargement, et arrimage.

Si, le chargement ou l'arrimage présente des déficiences apparentes de nature à compromettre cet équilibre et cette sécurité, le transporteur peut demander qu'il soit refait dans des conditions satisfaisantes ou refuser la prise en charge des marchandises.

Le déchargement des marchandises est effectué par le destinataire.

Article 3 - CHOIX DU TYPE DE L'ENGIN

Le type et la classe de l'engin de transport approprié à la nature et à la conservation de la marchandise, sont déterminés par le donneur d'ordre et doivent être indiqués sur la feuille de route ou sur le document de transport en tenant lieu.

Article 4 - TEMPERATURE DE LA MARCHANDISE AU MOMENT DE LA PRISE EN CHARGE

L'abaissement ou l'élévation préalable de la température de la marchandise pour l'amener à un niveau qu'elle ne devrait plus quitter jusqu'à destination, sauf conventions contraires ou particulières, incombe au donneur d'ordre.

Une vérification contradictoire de la température de la marchandise doit être organisée. Celle-ci est mentionnée sur le document de transport.

Article 5 - SOINS AUX MARCHANDISES EN COURS DE TRANSPORT

Le rôle du transporteur consiste à maintenir la température ambiante à l'intérieur du véhicule selon les indications portées sur la feuille de route ou sur le document de transport en tenant lieu ou selon toutes instructions écrites de l'expéditeur et à défaut selon la nature de la marchandise conformément à la réglementation en vigueur.

A la demande du donneur d'ordre, le transporteur assure une mise en température du véhicule avant le chargement.

Article 6 - REGLEMENTATION DU TRANSPORT DE MARCHANDISES PERISSABLES A TEMPERATURE DIRIGEE

Le transport de denrées périssables doit être effectué conformément à la réglementation en vigueur.

Le donneur d'ordre est tenu de fournir au transporteur tout certificat ou attestation des services ou autorités compétentes se rapportant à la nature et à l'état de la marchandise (certificat sanitaire, douane, etc ...).

Article 7 - RECEPISSE D'EXPEDITION

Outre les mentions réglementaires inscrites sur les documents de transport, devront également figurer :

- Type et classe de l'engin de transport réclamé par le donneur d'ordre et fourni par le transporteur (*);
- Température d'ambiance demandée par le donneur d'ordre ou modification demandée par lui ;
- Température de la marchandise au départ contrôlée conformément aux dispositions de l'article 4 ;
- Régime de transport ;
- La ou les prestation(s) supplémentaire(s).

(*) Un véhicule plus performant peut être fourni par le transporteur.

Article 8 - DELAIS DE TRANSPORT

Les délais de transport sont :

- ◊ En régime de " service courant " de un jour franc jusqu'à 400 Kms et de un jour franc supplémentaire par fraction indivisible de 400 Kms au-delà.
- ◊ En régime de " service rapide " de un jour franc jusqu'à 600 Kms et de un jour franc supplémentaire par fraction indivisible de 600 Kms au-delà.

L'indemnité de retard à la livraison sera due par le simple dépassement des délais prévus ci-dessus.

Article 9 - MARCHANDISES EN SOUFFRANCE

En cas d'empêchement à la livraison le transporteur informe sans délais le donneur d'ordre par tous moyens, ce qu'il confirme par un avis de souffrance écrit.

Le transporteur peut à défaut d'instruction du donneur d'ordre dans un délai raisonnable et compatible avec la marchandise (nature, état, marque, label, etc...) faire procéder à la vente des produits.

Article 10 - INDEMNITES POUR RETARD A LA LIVRAISON

Le transporteur n'est responsable en cas de préjudice prouvé résultant du retard à la livraison qu'à concurrence :

- du prix de transport en régime de " service courant " et du double du prix de transport en régime de " service rapide ".

Le donneur d'ordre a la faculté de demander au transporteur de mentionner aux documents constatant le contrat de transport un intérêt spécial à la livraison dans un délai déterminé pour un montant supérieur. Cet intérêt donne lieu à perception d'un supplément au prix de transport dont le montant est convenu entre le donneur d'ordre et le transporteur.

Article 11 - INDEMNITES POUR PERTES ET AVARIES - DECLARATION DE VALEUR

Lorsque l'envoi n'a pas fait l'objet d'une déclaration de valeur l'indemnité à verser par le transporteur pour la réparation de tous les dommages justifiés dont il est responsable résultant de la perte ou de l'avarie ne peut excéder les montants définis à l'annexe I.

Lorsque l'envoi donne lieu à plusieurs chargements, la limitation par envoi s'entend pour chaque chargement correspondant.

Article 12 - DELAIS D'IMMOBILISATION DU VEHICULE AU CHARGEMENT ET AU DECHARGEMENT

Les délais d'immobilisation du véhicule impartis au client pour effectuer les opérations de chargement et de déchargement du véhicule sont de :

- ◊ Trois heures par opération de chargement ou de déchargement pour un envoi d'un poids brut réel au moins égal à 15 Tonnes,
- ◊ Deux heures par opération de chargement ou de déchargement pour un envoi d'un poids brut réel inférieur à 15 Tonnes.

Pour la détermination des délais l'immobilisation du véhicule commence au moment de la mise à disposition du véhicule au lieu de chargement - ou de déchargement - et prend fin après le chargement - ou le déchargement - et la remise des documents de transport.

Lorsque suivant l'heure de mise à disposition du véhicule les délais d'immobilisation ne sont pas écoulés à l'heure de fermeture habituelle de l'établissement ou à l'heure convenue par écrit avant l'exécution du transport, ils sont suspendus entre cette heure et l'heure d'ouverture du premier jour utile suivant.

En cas de dépassement des délais ainsi fixés, le transporteur perçoit de l'expéditeur ou du destinataire suivant le cas, les frais d'immobilisation du véhicule qui figurent en annexe II des présentes dispositions.

ANNEXE I

L'indemnité à verser, prévue à l'article 11 ne peut excéder :

- 90,- Frs par Kg de marchandises manquantes ou avariées,
- Ni par envoi une somme supérieure au produit du poids brut de l'envoi, ou du poids corrigé par l'équivalence Poids/Volume, exprimé en tonnes par 12 000,- Frs,
- Sans excéder par chargement la somme de 300 000,- Frs.

ANNEXE II

Désignation des opérations	(*) MONTANT des FRAIS
Immobilisation du véhicule et stationnement du véhicule Véhicule sous température dirigée avec un seul chauffeur à bord après expiration du délai de chargement ou de déchar- gement	
1°) Pour une immobilisation n'exédant pas 8 heures :	
Par heure et pour un véhicule de charge utile	
de :	
◊ Au moins égale à 15 Tonnes	
à vide	136,00
en charge	200,00
◊ Inférieure à 15 Tonnes	
à vide	153,00
en charge	164,00
2°) Pour une immobilisation supérieure à 8 heures :	
Par période indivisible de 24 heures décomptée	
au delà du temps d'immobilisation maximum prévu	
ci-dessus et pour un véhicule de charge utile	
de :	
◊ Au moins égale à 15 Tonnes	
à vide	2 116,00
en charge	2 390,00
◊ Inférieure à 15 Tonnes	
à vide	1 735,00
en charge	1 960,00

(*) Le montant des frais sera arrêté par un groupe d'experts.

