

COMMISSION  
chargée d'évaluer l'influence du prix du transport  
dans la formation des prix industriels

---

1er rapport

---

ROUSSELOT M.  
LE BARS M.  
VIGNIAL

Juillet 1969

Lors des réunions qui se sont tenues au cours de l'année 1968 pour mettre au point les objectifs de la politique générale des transports, une certaine inquiétude s'était manifestée au Ministère de l'Industrie devant les dispositions envisagées :

- la recherche de l'équilibre budgétaire de la S.N.C.F. ne va-t-elle pas entraîner des hausses systématiques des tarifs de transport de marchandises venant alourdir les charges de l'industrie plutôt qu'une réduction des coûts de la S.N.C.F. ?

- le maintien prévu du contingentement routier en zone longue à son niveau actuel ne va-t-il pas entraîner une insuffisance de l'offre de transport, et donc, une augmentation des prix ?

Un Groupe d'Etudes interministériel (Groupe Josse) fut alors créé (note du 24 Septembre 1968 de M. DELAPORTE, Directeur Adjoint du Cabinet du Ministre des Transports) pour examiner la portée exacte des mesures prévues en ce qui concerne la S.N.C.F. et les transports routiers et pour mettre au point, en cas de besoin, des méthodes simples et efficaces permettant d'en contrôler l'effet.

Dans son Rapport en date du 3 Décembre 1968, le Groupe d'Etudes suggéra :

- la mise en place d'une structure administrative permettant la concertation, avec le Ministère des Transports, des départements ministériels intéressés à l'évolution de la politique générale en matière de transports ;

- la définition et la détermination des conditions de fonctionnement de deux "clignotants" : l'un destiné à suivre l'évolution de la capacité routière disponible, l'autre l'évolution des prix des transports routiers.

Ces propositions ayant été retenues, il fut créé, par décision en date du 30 Janvier 1969 de Monsieur le Ministre des Transports et de Monsieur le Ministre de l'Industrie (voir annexe III), une Commission d'Etudes chargée d'évaluer l'influence des prix de transports dans la formation des prix industriels sur le plan national, ainsi que leurs conséquences sur le développement économique régional, et de comparer

ces éléments avec ceux dont on peut disposer pour les autres pays de la Communauté Economique Européenne.

Les missions de cette Commission d'Etudes furent précisées par un échange de lettres (en date du 11 Mars et du 25 Mars 1969) entre Monsieur le Directeur des Transports Terrestres et Monsieur le Directeur Général de la Politique Industrielle (voir annexe IV).

1ère PARTIE

---

La première mission confiée à la Commission est, comme l'indique la décision du 30 Janvier 1969, d'étudier l'influence des prix des transports dans la formation des prix industriels.

Pour ce faire, la Commission a utilisé deux méthodes.

o

o o

Elle a tout d'abord examiné les possibilités d'une approche globale et synthétique du problème. Elle a fait le point des documents disponibles et des études déjà entreprises. Elle a tout particulièrement retenu le huitième Rapport Général de la Commission des Comptes des Transports de la Nation. Ce document présente une synthèse économique des activités de transport et met en lumière leurs interdépendances avec l'environnement.

Ce Rapport traite essentiellement des "transports" au sens de la comptabilité nationale, c'est-à-dire des transports publics, à l'exclusion des services que les entreprises se rendent à elles-mêmes (transports pour compte propre de marchandises et de voyageurs) et des services rendus par les administrations sans contrepartie directe (service des ponts et chaussées, etc...). Il contient cependant un certain nombre d'éléments relatifs aux transports de marchandises pour compte propre et fournit un essai de comptes des gérants d'infrastructure. On y trouve également des comptes des transports maritimes et des comptes de la branche "services auxiliaires des transports", qui a été isolée de la branche "transports" et étudiée comme une entité distincte.

Le tableau d'échanges interindustriels des Comptes de la Nation contient une ligne donnant, pour chaque branche économique, les consommations intermédiaires de transport terrestre public ; l'étude de la Commission des Comptes des Transports va plus loin ; elle présente ces consommations par branche consommatrice et par produit transporté, ainsi

.../...

que par mode de transport : rail, route et voie navigable. Ce travail a été effectué pour 1962, année pour laquelle étaient disponibles les résultats du recensement industriel. A partir des résultats donnant le total des consommations intermédiaires par mode de transport pour chacune des années ultérieures, on peut établir pour ces années les mêmes tableaux en faisant l'hypothèse que les pourcentages des diverses branches économiques dans le total des frais de transport public de chaque produit restent constants.

Ce Rapport fournit donc un ensemble de données comptables permettant d'entreprendre des études macro-économiques dans le domaine des transports et d'effectuer des projections à court et moyen terme. Le cadre de la comptabilité nationale garantit l'homogénéité et la cohérence des chiffres fournis.

o  
o o

Mais cette approche globale et synthétique des problèmes de transport masque les problèmes spécifiques qui se posent au niveau des diverses branches. Il est apparu nécessaire de désagréger les cases les plus importantes des tableaux transports et de procéder à des études plus approfondies pour les produits en cause.

La Commission a donc décidé d'entreprendre des études monographiques décrivant les conditions dans lesquelles se posent les problèmes de transport pour un certain nombre de produits industriels, ces études devant ultérieurement être replacées dans le cadre de la comptabilité nationale.

Elle a porté en priorité son attention sur les produits qui sont à la fois importants sur le plan économique, les plus soumis à la concurrence internationale et pour lesquels les transports, amont ou aval, représentent une part importante du prix rendu.

C'est ainsi qu'elle a entrepris, en liaison avec les Directions techniques compétentes du Ministère de l'Industrie et les services de la Direction Générale du Commerce Intérieur et des Prix, l'établissement d'une première série de monographies portant sur les produits suivants :

- minerais de fer
- potasse
- engrais manufacturés
- bois (pour pâte à papier et panneaux de particules)
- verre

.../...

Elle a en outre commencé l'examen du cas de l'automobile pour voir comment se pose le problème des transports pour un produit élaboré, situé à l'extrémité d'une chaîne de production ; pour corner complètement le cas de l'automobile, il faut en effet tenir compte des transports de distribution, des transports inter-usines, des transports amont y compris, en remontant la chaîne de production, la part de transport incluse dans le prix de revient des divers approvisionnements.

Etant donné les retards apportés à la mise en place de la réforme de la S.N.C.F., l'existence de la Commission n'a pas été portée à la connaissance des professionnels des transports ; la Commission n'a donc pas pu prendre de contacts directs avec les entreprises de transport et les études monographiques ont été réalisées en regroupant les renseignements disponibles dans les différents départements ministériels intéressés et en les complétant auprès des industriels concernés.

o

o o

Les deux premières de ces études, relatives au minerai de fer et à la potasse, sont achevées ; elles figurent dans la suite du présent rapport (annexes I et II).

Ces monographies analysent l'importance du facteur transport pour les entreprises concernées. Mais elles décrivent aussi, pour chacun des produits, les conditions du marché et de la concurrence, la structure de la production, les perspectives à terme, car il est vite apparu aux membres de la Commission qu'il n'était pas possible de dissocier les problèmes de transport des autres problèmes de la branche et qu'il convenait donc de les replacer dans une vision économique d'ensemble.

Quelles sont les premières conclusions qui peuvent être tirées de ces deux études ?

Le prix de transport représente, pour ces produits, une part très importante du prix rendu :

- pour le minerai de fer : marché intérieur : 23 % du prix rendu usine lorraine  
38 % du prix rendu usine du Nord  
exportation : 34 % du prix rendu usine sarroise  
40 % du prix rendu usine belge
- pour la potasse : marché intérieur : 20 % du prix rendu en moyenne  
exportation : 40 / 50 % du prix rendu

.../...

C'est d'ailleurs la raison pour laquelle ils ont été choisis pour faire l'objet des premières monographies ; ce sont des cas particuliers, où le transport joue un rôle très important ; ils sont bien évidemment en dehors de la moyenne.

Mais le facteur transport, pour important qu'il soit, n'est jamais le seul en cause lorsque l'on examine les perspectives d'évolution de ces secteurs ; pour les apprécier correctement, il faut en effet tenir compte de l'ensemble des problèmes économiques qui se posent aux entreprises concernées, de l'évolution de la concurrence, des améliorations de productivité possibles, de la stratégie des producteurs.

Il apparaît fondamental que les problèmes qui se posent en matière de transport fassent l'objet d'une concertation approfondie entre industriels et professionnels des transports. Mais il serait souhaitable que cette concertation puisse s'appuyer sur des études larges et objectives de la situation permettant de mieux préciser où se trouve l'intérêt général et de voir comment les décisions individuelles peuvent s'intégrer dans une stratégie à moyen terme. De telles études faciliteraient la mise au point de formules de compromis, valables si possible pour plusieurs années et tenant compte des intérêts de deux parties. De toute façon, ces intérêts ne sont pas obligatoirement divergents à terme car certaines initiatives tarifaires conçues pour procurer au transporteur un accroissement de recettes peuvent se révéler désavantageuses à terme en raison de leurs conséquences sur l'évolution du trafic.

En cas d'échec de cette concertation, la Commission pourrait être chargée d'études complémentaires, à titre d'expertise, compte tenu de l'importance des conséquences économiques, sociales ou régionales des décisions prises en matière de transport. Elle pourrait en particulier être saisie des cas de présomption d'abus de position dominante de la S.N.C.F. (comme le prévoit la lettre du 11 Mars 1969 de Monsieur le Directeur des Transports Terrestres) ; elle tenterait alors de déterminer la plage dans laquelle devraient se situer les prix de transport pour éviter qu'un préjudice ne soit supporté par l'une ou l'autre des deux parties.

Pour l'instant, la Commission considère qu'elle n'a pas à approfondir les études déjà effectuées. Elle va poursuivre l'établissement des monographies en cours puis en entreprendre de nouvelles de façon à couvrir progressivement le plus grand nombre possible de produits industriels. Ces documents constituent une somme d'informations et un premier cadre de réflexion ; ils pourront être repris et complétés lorsque des problèmes précis auront été posés à la Commission.

.../...

2ème PARTIE

Ainsi qu'il lui avait été demandé, la Commission a d'autre part étudié la mise au point d'une série d'indicateurs permettant de mieux connaître l'évolution du marché des transports routiers, et notamment celle de l'offre de transport par rapport à la demande correspondante. Cinq sources de renseignements différentes paraissent pouvoir être utilisées à cette fin :

- une enquête d'opinion sur la conjoncture dans les transports
- le prix des licences de transport
- les statistiques des bureaux de fret
- le taux d'emploi des licences
- le prix des transports (1)

Les trois premières sources de renseignements ont fait l'objet d'un examen qui n'a pas encore permis à la Commission de formuler des propositions concrètes. L'enquête de conjoncture soulève quelques réserves concernant la crédibilité des résultats qui seraient obtenus et surtout la réaction psychologique des professionnels à l'égard de nouveaux questionnaires à remplir ; il semble cependant que ce dernier obstacle ne soit pas insurmontable, puisque l'enquête pourrait ne porter que sur un échantillon permanent de quelque 200 entreprises (pour moitié des transporteurs et pour moitié des commissionnaires par exemple). Un schéma de questionnaire doit être prochainement préparé, mais les premiers résultats exploitables ne pourraient être obtenus que deux ans après la mise en place du dispositif d'enquête.

.../...

---

(1) La Commission avait également envisagé l'utilisation comme indicateur des recettes de la taxe d'usage des infrastructures (taxe à l'essieu) ; mais la mise en place de cette taxe est trop récente pour qu'on puisse l'utiliser à cette fin.

L'évolution du prix des licences de transport devrait être un élément particulièrement significatif de la situation du marché ; mais les cossions de licences sont pour la plupart inconnues de l'Administration, et aucune statistique n'est disponible dans ce domaine ; seuls quelques chiffres existent, provenant des statistiques fiscales, mais ils ne sont disponibles qu'avec quelques années de décalage et posent de délicats problèmes d'interprétation. Il ne semble donc pas possible à la Commission d'établir sur ces bases un indicateur qui aurait pourtant, présenté un grand intérêt ; la seule méthode concevable serait d'obtenir ces données par l'intermédiaire d'un organisme externe à l'Administration habilité à acheter et vendre des licences.

Quant aux statistiques des bureaux de fret, elles pourraient peut être servir de base à un indicateur ; une note est, à ce sujet, en préparation dans le cadre de la Commission présidée par M. LE VERT.

Les deux derniers indicateurs (taux d'emploi des licences et prix des transports) ont déjà fait l'objet d'un examen plus approfondi, bien que ni l'un ni l'autre n'apparaissent encore opérationnels. Tous deux seraient issus des chiffres fournis par l'exploitation systématique des feuilles de route, qui est d'ores et déjà effectuée dans un but de contrôle tarifaire ; ils ne concerneraient donc qu'une partie des transports routiers (transports publics de zone longue soumis à tarification).

En ce qui concerne les indices d'utilisation des licences, trois rapports particulièrement intéressants pourraient être obtenus à partir des renseignements portés sur les feuilles de route :

- le nombre des licences utilisées rapporté au nombre des licences distribuées.

- le nombre des tonnes-kilomètres effectuées rapporté au nombre des licences utilisées.

- le nombre des opérations de transport réalisées rapporté au nombre des licences utilisées.

Ces indices présentent l'inconvénient de nécessiter un traitement particulier des feuilles de route, qui sera nécessairement long et coûteux ; en outre, une action devrait être entreprise auprès des transporteurs pour les inciter à porter correctement les numéros de licences sur

les feuilles de route (ce qui n'est pas le cas aujourd'hui). C'est pourquoi, une méthode plus simple permettant de connaître l'utilisation des licences pourrait être envisagée : elle consisterait à faire communiquer par les G.P.R. leurs fiches de distribution des carnets de feuilles de route ; chaque licence ne pouvant donner droit à la distribution de plus de deux carnets, le traitement des chiffres ainsi obtenus présenterait sans doute un certain intérêt ; il aurait, de plus, l'avantage d'être assez simple et rapide.

Deux indices des prix pratiqués, établis grâce aux renseignements fournis par les feuilles de route, ont été calculés pour une période d'un an (mars 68 - mars 69). Ces deux indices retracent l'évolution du prix à la tonne-kilomètre (par catégories de marchandises et pour l'ensemble des marchandises) et l'évolution du rapport du prix pratiqué sur le bas de la fourchette tarifaire (également par catégorie de marchandises et pour l'ensemble des marchandises).

Les résultats obtenus ont cependant paru discutables, du moins on ce qui concerne les indices globaux ; il sera donc nécessaire d'améliorer ces indices en effectuant une pondération des marchandises composant l'indice global, en élargissant l'échantillon actuellement utilisable et en améliorant la régularité de la collecte des feuilles de route ; d'autre part, un indice particulier par tranches de distance semble utile (par exemple : moins de 150 km ; 150 à 300 ; 300 - 450 ; 450 - 600 et au delà de 600 km).

A ce sujet, l'I.N.S.E.E. a établi une note méthodologique sur la constitution d'un indice de prix des transports routiers de marchandises à longue distance ; ce document figure en annexe V du présent rapport.

Un indice des prix pourrait être établi plus rapidement et plus facilement à partir des données fournies par quelques entreprises témoins judicieusement choisies ; ces renseignements pourraient être obtenus à l'occasion des enquêtes qui sont d'ores et déjà effectuées par l'Administration des transports (études de prix de revient, par exemple). Mais la validité de cet indice ne pourrait être assurée qu'après expérience.

Des propositions détaillées concernant ces deux derniers indicateurs (emploi des licences et prix des transports) pourront être faites d'ici le mois d'octobre.

ANNEXE I

Influence des coûts de transport sur la situation  
des Mines de fer françaises

---

La France a produit, en 1968, 55,2 millions de tonnes de minerai de fer dans les deux bassins de Lorraine (94,7 % de la production) et de l'Ouest (5,3 %), occupant ainsi, pour le tonnage de minerai brut produit, le troisième rang dans le monde après l'U.R.S.S. et les Etats-Unis.

Elle a exporté 18,4 Mt de minerai de fer vers la Belgique, le Luxembourg et la Sarre. Elle a par ailleurs importé 5,0 Mt de minerais riches d'outre-mer.

Ces activités représentent en valeur :

- production nationale : 704 millions de francs
- exportations : 266 millions de francs (1)
- importations : 238 millions de francs (1)

I -/ Le marché mondial du minerai de fer

Le marché mondial du minerai de fer s'est profondément transformé depuis 1960 pour trois raisons principales :

1° Par suite de l'important développement de la production mondiale d'acier après la deuxième guerre mondiale, certains pays producteurs d'acier qui jusque là s'approvisionnaient pour l'essentiel en minerais locaux ont vu arriver avec appréhension l'épuisement prochain de leurs gisements nationaux. Cette crainte d'une pénurie de minerai de fer a eu deux conséquences : d'une part elle a entraîné un vaste effort de prospection au Canada, en Amérique du Sud, en Afrique, en Asie et en Australie et la création dans le monde entier d'un grand nombre de mines puissantes produisant un minerai hématite riche (60 à 68 % de fer) ; d'autre part elle a stimulé les travaux de recherche des laboratoires métallurgiques et les progrès qui en ont résulté dans le domaine des techniques d'enrichissement des minerais de fer ont permis la mise en exploitation au Canada, aux Etats-Unis et en U.R.S.S. de gisements déjà connus mais considérés jusque là comme trop pauvres ou trop siliceux.

2° Par suite de la mise en circulation de minéraliers de très gros tonnages et de la baisse massive des frets qui s'est produite, ces minerais riches d'outre-mer se sont subitement trouvés rapprochés des consommateurs européens.

(1) d'après les statistiques douanières.

3° L'attrait des minerais hématites se fait plus grand à la suite de l'apparition des aciéries à l'oxygène dans lesquelles le traitement des minerais phosphoreux est plus difficile et plus coûteux que celui des minerais hématites.

Par suite de l'apparition de nouvelles mines, de moyens de transport plus économiques et de procédés d'élaboration moins onéreux, l'approvisionnement en minerai de fer de la sidérurgie mondiale s'est fondamentalement transformé. Il est apparu un excédent de capacité de production de minerai de fer dans le monde et cette surabondance de minerais a entraîné un effondrement des cours ; ainsi le prix des minerais suédois qui joue un rôle pilote sur le marché mondial a baissé de plus de 30 % entre 1961 et 1968.

Il faut mesurer toute l'ampleur de l'évolution accomplie en l'espace de quelques années.

En 1960, les 6 pays de la C.E.C.A. avaient extrait de leur sol 96 Mt de minerai ce qui représentait en fer contenu environ 60 % de leurs besoins. Dans ce total, les mines françaises comptaient pour 67 Mt. Elles fournissaient donc, en fer contenu, environ 42 % du fer de la Communauté.

En 1968, les 6 pays ont extrait seulement 70 Mt de minerai, de nombreuses mines allemandes, françaises et italiennes ont été arrêtées; ce tonnage ne représente plus que 35 % du minerai utilisé par la C.E.C.A.; la part des mines françaises, avec 55,2 Mt, est tombée à moins de 28 % du fer de la Communauté.

Entre ces deux dates, la C.E.C.A. est devenue, avec le Japon, l'un des deux plus gros importateurs de minerai de fer du monde. Ses importations s'élevaient à 34,2 Mt en 1960 ; elles ont été d'environ 66 Mt en 1968.

Ces minerais d'outre-mer sont destinés généralement aux nouveaux complexes construits au bord de l'eau : Dunkerque, Ijmuiden, Tarento, SIDMAR .... Mais il arrive de plus en plus fréquemment que des usines "intérieures" s'approvisionnent aussi en minerai d'outre-mer ; dans ce cas le transport entre la côte et l'usine peut se faire par voie fluviale (usine de la Ruhr) ou par voie ferrée (usine de la Sarre).

II -/ L'évolution des mines de fer françaises

Les mines de fer françaises autrefois très prospères se sont heurtées à une concurrence de plus en plus vive et elles connaissent depuis quelques années de très graves difficultés.

Les minerais métropolitains ont une faible teneur en fer (30 à 32 % sur humide pour les mines de l'Est, 40 à 50 % pour mines de l'Ouest) ; cette faible teneur entraîne un double handicap : elle renchérit le coût du transport et augmente les dépenses en combustibles (pour obtenir une tonne de fonte, le sidérurgiste doit transporter et fondre trois tonnes de minerai lorrain alors qu'il peut parvenir au même résultat avec moins de deux tonnes de minerai riche). Ils sont par ailleurs phosphoreux, ce qui est un nouvel handicap si le sidérurgiste veut fabriquer un acier à l'oxygène. Il faut noter que, parmi les grands gisements mondiaux, seules la France et la Suède ont des gisements de minerai phosphoreux.

Les livraisons ont, entre 1960 et 1968, varié de la façon suivante (en millions de tonnes) :

	1960	1968	Variation 1968 / 1960
<u>Mines de l'Est</u>			
- Marché intérieur : Est	33,3	33,2	-
Nord	3,4	1,7	- 50 %
Total	36,7	34,9	- 5 %
- Exportations : Belgique	9,1	5,5	- 40 %
Luxembourg	6,8	7,6	+ 12 %
Sarre	8,5	4,3	- 50 %
Ruhr	0,9	0	- 100 %
Total	25,3	17,4	- 31 %
<u>Mines de l'Ouest</u>			
- Marché intérieur : Ouest	1,2	1,2	-
Nord	1,1	0,8	- 27 %
Total	2,3	2,0	- 13 %
- Exportations	1,5	1,0	- 33 %

Parallèlement les effectifs des mines de fer sont tombés de 27.900 travailleurs fin 1960 à 13.300 fin 1968, soit une baisse de 52 %

.../...

Les améliorations de productivité qui en ont résulté ont été particulièrement importantes en Lorraine :

	: 1960	: 1968	: Variation
	:		: 1968/1960
Rendement fond + jour ( T/hp )	: 12,3	: 25,1	: + 102 %

Grâce à ces progrès de productivité, les mines ont pu baisser leurs prix de vente pour tenter de résister à la pression croissante du minerai riche : ainsi le prix moyen de vente du minerai lorrain est passé de 17,75 F/t en 1960 à 11,86 F/t en 1968, soit une diminution de 33 %.

### III -/ L'importance du facteur "transport"

1) La majeure partie des minerais de fer transportés en France est acheminée par voie ferrée. En 1967, ces transports ont représenté (chiffres fournis par la S.N.C.F.) :

	: Tonnage	: Recette nette
	: S.N.C.F.	
: Trafic intérieur	: 19,3 Mt	: 64,0 MF
: Trafic exportation et	:	
: Transit	: 12,5 Mt	: 35,2 MF
: Total	: 31,8 Mt	: 99,2 MF

Remarque : La recette nette S.N.C.F. est égale à la recette brute diminuée des allocations d'embranchements, de la bonification pour trains complets, des redevances de wagons de particuliers et augmentée des frais de retour à vide.

Par suite de ces diverses réductions, la recette nette est très inférieure à la recette brute résultant des tarifs. Ainsi pour l'ensemble des minerais (chapitre 13 des tarifs S.N.C.F.) on a les ordres de grandeur suivants pour l'année 1967 :

recette brute .....	336 MF
Allocations d'embranchements .....	32 MF
Bonifications pour trains complets ..	64 MF
Détaxes diverses .....	10 MF
Redevances pour wagons de particuliers (moins frais de retour à vide) .....	100 MF
Recette nette .....	130 MF

Les autres transports se font soit par chemin de fer privé soit par téléphérique.

Pour mettre en évidence les divers flux de transport S.N.C.F., on peut décomposer les trafics par grandes relations entre mines (de l'Est ou de l'Ouest) et usines (de l'Est, du Nord, luxembourgeois, belges ou sarroises). Les chiffres ont été fournis par la S.N.C.F., les tonnages transportés se recoupent assez bien avec les statistiques de livraisons des mines. On obtient ainsi le tableau suivant :

	Recette SNCF moyenne à la T (en F/t)	Tonnages (en Mt)	Recette SNCF (en MF)
<u>Trafic intérieur</u>			
Est - Est	2,51	14,1 <sup>(1)</sup>	35,4
Est- Nord	6,14	1,7	10,3
Ouest - Nord	10,90	0,8	8,3
Dunkerque - Donain	3,34	1,1	3,8
Divers	3,88	1,6	6,2
		<u>19,3</u>	<u>64,0</u>
<u>Exportation et Transit</u>			
Est - Sarre	3,36	4,2	14,2
Est- Belgique	2,22	4,4	9,7
Est - Luxembourg	1,90	2,5	4,7
Divers	3,89	0,9	3,5
Dunkerque - Sarre (transit)	6,10	0,5	3,1
		<u>12,5</u>	<u>35,2</u>

(1) Les livraisons des mines lorraines à la sidérurgie de l'Est ont représenté, au total, 30 Mt en 1967, dont 14,1 Mt transportées par la S.N.C.F.

2) Pour défendre leur position face aux minerais riches importés (minerais hématites dans le Nord de la France, minerais suédois en Belgique et en Sarre) les mines françaises doivent abaisser le prix rendu de leur minerai.

Or, le prix de transport représente une part importante du prix payé par l'utilisateur ; ainsi pour le minerai lorrain, le coût de transport atteignait en 1968 :

23 %	du prix rendu usine lorraine
38 %	" " " " du Nord
34 %	" " " " sarroise
40 %	" " " " belge

Ce coût de transport payé par l'utilisateur comprend la recette nette S.N.C.F. (ou S.N.C.F. + S.N.C.B. ou S.N.C.F. + D.B.), l'allocation d'embranchement départ (0,62 F/t), l'entretien et l'amortissement des wagons (évalués à 0,50 F/t pour des wagons de 60 tonnes utilisés 300 jours par an et faisant la rotation en 24 heures).

3) Il est intéressant de suivre sur des exemples précis la lutte que se livrent le minerai lorrain et le minerai suédois dans les usines sarroises et belges. Cette lutte est décrite dans les trois tableaux 1, 2 et 3 suivants :

Le tableau 1 donne l'évolution des tonnages de minerai lorrain exportés vers la Sarre et vers la Belgique.

Dans les tableaux 2 et 3, on a calculé le prix du point de fer lorrain et du point de fer suédois rendu d'une part à Charleroi (Belgique), d'autre part à Voelklingen (Sarre). On appelle point de fer une masse de dix kilogrammes de fer contenus dans le minerai, c'est-à-dire 1 % d'une tonne ; une comparaison des prix des minerais bruts n'aurait pas de sens étant donné la différence des teneurs en fer.

On constate que le prix rendu du point de fer lorrain est inférieur au prix rendu du point de fer suédois, aussi bien en Sarre qu'en Belgique. Ceci est en effet nécessaire compte tenu du fait que l'utilisation du minerai lorrain nécessite plus de combustible au haut-fourneau ; on considère que pour être compétitif le prix du point de fer lorrain doit être inférieur d'au moins 20 % à celui du point de fer d'un minerai riche (pourcentage variant avec les caractéristiques des minerais d'une part, des installations sidérurgiques d'autre part et aussi avec le prix du coke).

Pour les exportations vers la Sarre, entre 1962 et 1969 :

- le prix départ du minerai a baissé de 31 %.
- le prix de transport (SNCF + DB) entre la Lorraine et la Sarre a augmenté de 11 % entre 1962 et 1966, puis a été abaissé le 1er Janvier 1967 de 21 % à la suite d'un accord gouvernemental franco-allemand (la baisse de 1,32 F/t a été effectuée pour un tiers du côté allemand et pour deux tiers du côté français) ; des nouvelles hausses de 15 % au total sont intervenues au 1er Janvier 1969 ; elles font actuellement l'objet de discussions entre les parties intéressées et devraient être partiellement annulées.

- le prix du minerais suédois a baissé de 28 % et le fret Suède-Emden de 25 %. Le prix f.o.b. - Narvik (34,5 F/t) peut se décomposer en un prix départ mine (25,9 F/t) et un coût de transport Kiruna-Narvik (8,6 F/t pour 170 km, soit environ 0,05 F/t km). La marge bénéficiaire des mines suédoises peut être estimée d'après le bilan ; en 1967, le bénéfice brut a été d'environ 15 F/t et le bénéfice net d'environ 4 F/t. La marge de baisse des suédois est importante car, en cas de "guerre des prix", ils pourraient faire une baisse supérieure à ce bénéfice net étant donné qu'ils sont très peu endettés. Mais on peut penser qu'après la très importante baisse réalisée en 1967, les suédois feront tout leur possible pour ne plus réduire leur recette à la tonne.

- le prix de transport par fer Emden-Sarre a baissé de 27 %. Il faut en outre préciser que ce prix correspond à un trafic effectué en wagons du chemin de fer ; c'est donc le prix total payé par le sidérurgiste, alors que pour les transports de minerais lorrain il faut ajouter à la recette des administrations ferroviaires le coût d'entretien et l'amortissement des wagons.

Au total, grâce aux efforts de productivité des mines et l'abaissement du coût de transport, le minerais lorrain a, en 1967 et 1968, rétabli sa situation compétitive en Sarre ; les exportations vers la Sarre ont été de 4,3 Mt en 1968 contre 4,2 en 1967. La baisse des frets pour le minerais riche et la hausse des coûts de transport pour le minerais lorrain risquent de dégrader à nouveau la situation en 1969.

Pour les exportations vers la Belgique, entre 1962 et 1969 :

- le prix départ du minerais a baissé de 33 %  
- le prix de transport (SNCF + SNCB) entre la Lorraine et la Belgique a diminué de 24 % ; en particulier en 1968, à la suite de négociations entre la France et la Belgique, le coût de transport a été abaissé de 2/2,30 F/t (dont 0,50 F/t à la charge de la S.N.C.F. et 1,50/1,70 F/t à la charge de la S.N.C.B.) ; une nouvelle hausse (6,5 %) est intervenue le 1er Janvier 1969 : elle devrait être partiellement compensée à la suite des discussions en cours.

- le prix du minerais suédois a baissé de 28% et le fret Suède-Anvers de 20 %.

- le prix de transport par fer Anvers-Bassin de Charleroi a diminué de 23 %.

Au total, les efforts des mines et des administrations ferroviaires ont permis en 1968 au minerai lorrain de redresser sa situation; les exportations vers la Belgique ont été de 5,4 Mt contre 5,3 en 1967. Mais ces débouchés restent très menacés car la situation compétitive de la minette est nettement moins bonne en Belgique qu'en Sarre ; son coût atteint 80 % de celui du minerai suédois à Charleroi contre 67 % en Sarre.

#### IV -/ Conclusion :

Il convient de souligner les points suivants :

- le marché mondial du minerai de fer s'est fondamentalement et structurellement transformé ; la concurrence des minerais riches d'outre-mer s'est faite de plus en plus pressante ; elle pourrait encore s'accroître au cours des prochaines années.

- les mines peuvent encore faire des progrès de productivité ; le rendement des usines lorraines devrait atteindre 30 T/hp en 1970 (contre 25 actuellement) et 40 à 50 T/hp en 1975 ; ces mines ont donc encore des possibilités de s'adapter aux exigences de la concurrence mais les progrès ne sont pas instantanés et ne peuvent qu'être étalés dans le temps.

- le coût de transport représente une part importante et croissante du prix rendu des minerais de fer métropolitains ; la marge séparant les minerais métropolitains des minerais d'outre-mer est maintenant si faible que toute hausse du coût de transport entraîne des pertes de trafic.

- ainsi, à la suite des récentes hausses de tarif de la S.N.C.F. (hausse de 5,2 % à fin 1968 et diminution des redevances de wagons de particuliers) les exportations de minerai de l'Ouest vont disparaître au cours des prochains mois si aucune mesure n'est prise pour pallier les effets de ces hausses.

- l'existence même des autres trafics (Ouest-Nord, Est-Nord, Est-Belgique, Est-Sarre, Est-Luxembourg, et même Est-Est) est fortement menacée par la baisse continue des prix rendu du minerai importé ; le transport de ce dernier vers les usines actuellement alimentées en minerai lorrain ne se fera pas par le réseau de la S.N.C.F. mais bien, soit par les réseaux étrangers (usines luxembourgeoises, sarroises et belges), soit par la voie d'eau (canal Dunkerque - Valenciennes pour les usines du Nord de la France, Moselle pour les usines lorraines qui importeraient des minerais d'outre-mer) soit par chemin de fer privé ou téléphérique (en Lorraine dans le cadre de la réorganisation en

cours des approvisionnements en minerai des usines).

- il semble donc que, dans le cadre de son intérêt commercial, la S.N.C.F. ait intérêt à maintenir les trafics existants le plus longtemps possible (ce point pourrait être précisé si l'on connaissait les prix de revient de la S.N.C.F.).

Tableau 1 - Evolution des exportations  
de minerai lorrain vers la Sarre et vers la Belgique  
( en millions de tonnes )

	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968
Sarre	8,6	6,6	6,3	5,9	4,9	4,2	4,3
Belgique	8,7	7,5	7,3	6,3	5,5	5,3	5,4

Tableau 2 - Prix comparés du Minorai de Giraumont et du Minorai suédois rendu usine sarrois (Völklingen) - en francs français -

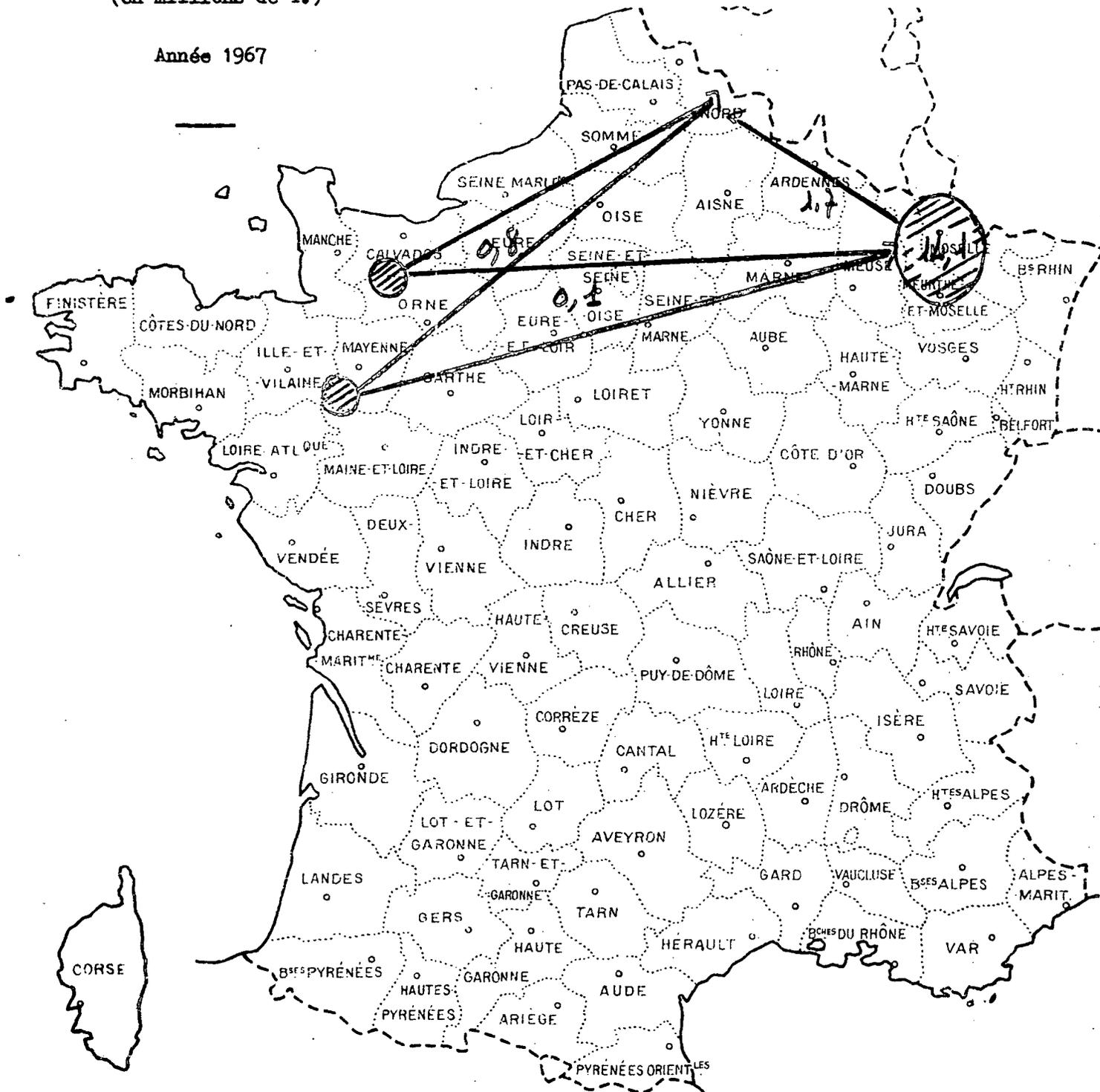
	1.1.62	1.7.63	1.1.64	1.1.66	1.4.66	1.1.67	1.1.68	1.1.69
<u>Minorai de Giraumont</u>								
Prix Départ - Francs à la tonne	17,80	16,55	16,30	15,40	15,40	12,90	12,30	12,30
Transport S.N.C.F. (Francs à la tonne 89 km ) Francs à la T - km	3,75 0,042	3,86 0,043	3,96 0,044	4,18 0,047	4,44 0,050	3,56 0,040	3,60 0,0405	4,21 0,047
Transport D.B. (Francs à la tonne 15 km ) Francs à la T - km	1,73 0,115	1,79 0,119	1,79 0,119	1,67 0,111	1,67 0,111	1,28 0,085	1,28 0,085	1,40 0,093
Transport total	5,48	5,65	5,75	5,85	6,11	4,84	4,88	5,61
Frais et taxe de Douane	0,10	0,10	0,16	0,16	0,16	0,09	0,09	0,06
Prix rendu à la tonne	23,38	22,30	22,21	21,41	21,67	17,83	17,27	17,97
Prix rendu au point de fer	0,790	0,760	0,753	0,726	0,735	0,604	0,585	0,609
<u>Minorai Kiruna D</u>								
Prix FOB - Narvic	47,51	44,16	43,23	41,80	41,80	36,41	34,50	34,50
Fret et frais de port	10,48	8,48	9,39	9,39	9,39	7,72	8,58	7,90
Transport D.B. (Francs à la tonne 570 km ) Francs à la T - Km	16,17 0,028	12,71 0,022	12,71 0,022	11,85 0,021	11,85 0,021	11,85 0,021	11,85 0,021	11,85 0,021
Prix rendu à la tonne	74,16	65,35	65,33	63,04	63,04	55,98	54,93	54,25
Prix rendu au point de fer	1,230	1,090	1,089	1,051	1,051	0,936	0,919	0,907
Rapport Lorrain / Suédois	0,642	0,697	0,691	0,691	0,699	0,645	0,637	0,671

Tableau 3 - Prix comparés du Minerai de Sancy et du Minerai suédois rendu usine belge (Hainaut-Sambre à Charleroi) en francs français -

	1.1.62	1.7.63	1.1.64	1.1.66	1.1.67	1.2.68	1.1.69
<u>Minerai de Sancy</u>							
Prix Départ - Francs à la tonne	17,90	16,70	14,63	14,35	13,90	11,95	11,95
Transport S.N.C.F. (Francs à la tonne)	2,22	2,20	2,20	2,32	2,48	1,99	2,40
47 km ) Francs à la T-Km	0,047	0,047	0,047	0,049	0,053	0,042	0,051
Transport S.N.C.B. (Francs à la tonne)	6,61	6,52	6,52	6,12	6,12	4,33	4,33
189 km ) Francs à la T-Km	0,035	0,034	0,034	0,032	0,032	0,023	0,023
Transport total	8,83	8,72	8,72	8,44	8,60	6,32	6,73
Frais et taxe de Douane	0,12	0,11	0,10	0,12	0,07	0,06	0,04
Prix rendu à la tonne	26,85	25,53	23,45	22,91	22,57	18,33	18,72
Prix rendu au point de fer	0,910	0,865	0,795	0,776	0,765	0,623	0,635
<u>Minerai Kiruna D</u>							
Prix FOB - Narvic	47,51	44,16	43,23	41,80	36,41	34,50	34,50
Fret et frais de port	10,50	8,49	9,40	9,40	7,96	8,44	8,44
Transport S.N.C.B. (Francs à la tonne)	5,55	5,55	5,40	5,60	5,40	4,28	4,25
114 km ) Francs à la T-Km	0,049	0,049	0,047	0,049	0,047	0,038	0,037
Prix rendu à la tonne	63,56	58,20	58,03	56,80	49,77	47,22	47,19
Prix rendu au point de fer	1,062	0,975	0,974	0,950	0,833	0,791	0,790
Rapport Lorrain / Suédois	0,860	0,894	0,823	0,822	0,919	0,787	0,804

(en millions de T.)

Année 1967



Distances

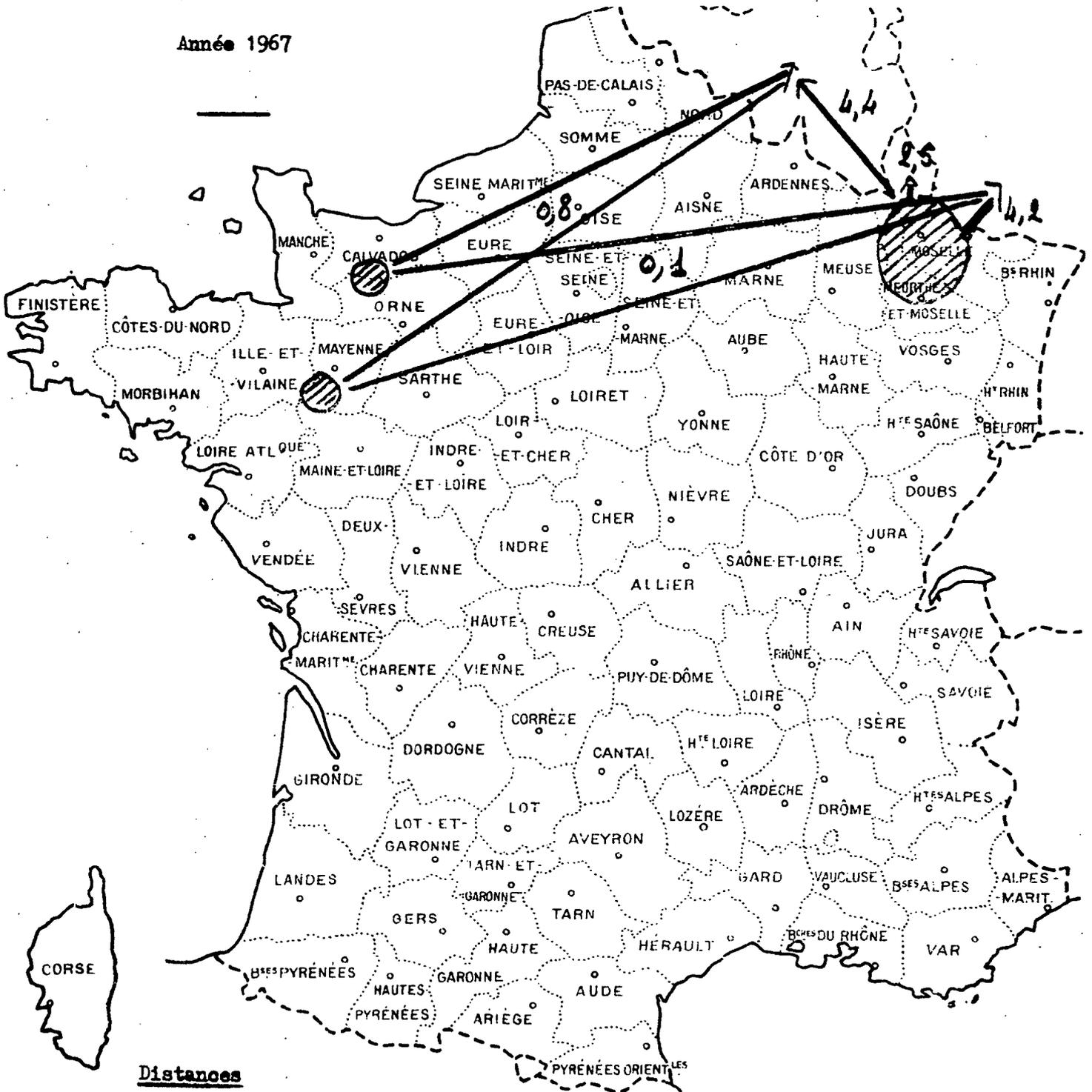
Ouest-Nord 486 Km à 587 Km

Est-Nord 265 Km

Est-Est 12 Km à 47 Km

**Mineral de fer - Trafic à l'exportation  
(en millions de T.)**

Année 1967



**Distances**

Ouest-Belgique 559 Km à 796 Km  
 Est-Belgique moyenne 233 Km  
 Est-Sarre 80 Km à 119 Km  
 Est-Luxembourg 62 Km à 78 Km

ANNEXE II

Influence des coûts de transport sur  
la situation des mines de potasse

I - Données générales sur le marché des Potasses

Le marché mondial de la potasse peut être caractérisé par les quelques chiffres suivants :

Ventes pour la campagne 67/68 : 15 Mt K<sub>2</sub>O

Principales zones de consommation

Europe occidentale .....	4,9 Mt K <sub>2</sub> O
Europe orientale .....	4,- "
Amérique du Nord .....	4,2 "
Asie, Océanie .....	1,4 "
Autres pays (Afrique, Amérique du Sud) .....	0,5 "

Principaux producteurs

U.S.A. ....	2,6 Mt
Canada .....	2,6 "
Allemagne orientale .....	2,2 "
U.R.S.S. ....	2,9 "
Allemagne occidentale .....	2,1 "
France .....	1,8 "
Espagne .....	0,5 "
Israël .....	0,3 "
Italie .....	0,15 "

.../...

Ce marché est donc fortement déséquilibré sur le plan géographique :

- Excédents en forte croissance sur le marché nord-américain (1 Mt en 67/68)
- Excédents accusant une tendance à la stabilité pour les pays de l'Europe de l'Est
- Faiblesse des marchés des pays tiers qui constituent cependant des marchés potentiels importants
- Sur le marché de l'Europe Occidentale est apparu, depuis peu, une concurrence assez vive entre le groupe des producteurs nationaux (France, R.F.A., Italie, Espagne) et les producteurs d'Amérique du Nord, et à un moindre titre ceux de l'Europe de l'Est.

Cette concurrence appuyée sur des conditions de prix rendus très agressives a conduit :

- à une stabilisation de la production des mines allemandes et françaises ;
- à une baisse de la recette à l'exportation, mais aussi à des alignements sur le marché intérieur. Cette situation est relativement nouvelle puisque jusqu'à présent l'équilibre de l'offre et de la demande mondiale avait pu être réalisé à peu près correctement. Depuis quelques années, la prolifération de nouveaux projets d'exploitations minières fait craindre une situation d'excédents permanents au moins jusqu'en 1975. C'est ainsi que l'on prévoit actuellement l'évolution suivante :

	<u>fin 1968</u>	<u>1970</u>	<u>1975</u>
Capacités de production .....	17,5 Mt	22 - 23,5 Mt	28 Mt
-----			
Demande prévue ..	16 Mt	18 Mt	26 Mt

Cette croissance de la capacité mondiale sera en grande partie assurée par des producteurs ne disposant pas d'une marge suffisante de croissance sur leur marché intérieur (Canada notamment).

★  
★★

.../...

C'est donc dans un cadre de concurrence très accru que se situent actuellement les M.D.P.A. . Bien sûr, elles disposent sur le marché intérieur d'une position très privilégiée, mais le souci de ne pas défavoriser les producteurs d'engrais vis-à-vis de leurs concurrents étrangers les oblige à tenir compte des conditions de prix pratiqués sur les marchés européens voisins (Belgique, Hollande), pays qui sont au centre de la lutte commerciale avec les producteurs américains.

\*  
\*\*

Dans ce contexte, l'E.M.C., qui regroupe les M.D.P.A., les anciennes filiales du groupe Potasse (P.E.C. ...) et l'O.N.I.A., a été amené à mettre au point un programme de restructuration des M.D.P.A. qui vise à rétablir l'équilibre financier dans le cadre d'une production constante assurée avec une meilleure concentration de moyens de production.

Par ailleurs, le groupe a pris une participation dans la Compagnie des Potasses du Congo (C.P.C.) dont elle commercialisera la production, ainsi d'ailleurs que dans la Compagnie Alwinal (Canada) dont elle commercialisera la moitié de la production. Le groupe a donc été amené à se reposer le problème de l'approvisionnement de la France dans le cadre d'une stratégie plus globale visant à minimiser les dépenses totales de transport. Ceci a conduit à prévoir qu'une partie du marché du sud-ouest pourra être approvisionné à partir du Congo, les tonnages correspondants des M.D.P.A. étant reportés sur l'exportation vers l'Europe continentale, et absorbés en partie par la croissance de la consommation française à l'avenir.

## II - Le problème des transports pour les M.D.P.A.

Les M.D.P.A. ont produit en 1968 au sud de l'Alsace 1,7 Mt de  $K_2O$  représentant un tonnage brut extrait de 11,7 Mt. Après traitement dans les fabriques, ce minerai brut fournit les produits suivants :

- Sels concentrés : 2,8 Mt, soit 1,7 Mt  $K_2O$  environ.
- Brome, carbonate et bicarbonate, chlorure de sodium dont le tonnage total est de l'ordre de 50.000 t.
- Sels résiduaux représentant 240.000 t et comprenant du sel de déneigement (190.000 t) et du sel pour l'industrie (50.000 t).

La production des M.D.P.A. fournit donc un tonnage total, départ mine, voisin de 3 Mt. Ce tonnage est stable depuis 4 à 5 ans et devrait le rester dans l'avenir.

Le débouché des sels de potasse est presque uniquement constitué par l'utilisation sous forme d'engrais, soit directement, soit par l'intermédiaire de fabricants qui les associent à d'autres éléments fertilisants (N,  $P_2O_5$ ).

Le chiffre d'affaires total des M.D.P.A. est de l'ordre de 500 MF sur lesquels les achats de fournitures représentent 90 MF. Sur ce total, les frais de transports amont se montent à 4 MF, soit 4,4 % de la valeur des produits rendus et moins de 1 % de la valeur de la production départ usines.

Cependant, cette charge de transport est très inégalement répartie : les coûts de transports sur le charbon représentent à eux seuls plus de 3 MF et 17 % du prix rendu de ce combustible. Les bois de mines supportent des coûts de transports de l'ordre de 25 % du prix rendu.

Les frais de transport amont représentent donc une fraction relativement faible des prix départs. Par contre, les frais de transport interviennent de façon très sensible dans le prix rendu ; c'est donc sur ce point que portera essentiellement notre étude.

\*  
\*\*

Les livraisons des M.D.P.A. peuvent se décomposer en plusieurs catégories suivant la situation concurrentielle des différents marchés :

- le marché intérieur français (1,95 Mt) livré presque entièrement par fer
- les exportations vers l'Europe continentale (0,2 Mt) par voie terrestre

.../...

- les exportations vers l'Europe du Nord (0,5 Mt) par voie fluviale et maritime (Hollande, Angleterre, Norvège ...)
- les exportations vers les pays non européens (0,45 Mt) par voie fluviale et maritime.

Sur le marché intérieur, nous fournissons pour quelques destinations importantes les données essentielles des différents trafics dans le tableau ci-dessous\* ; nous avons ajouté, à titre indicatif, le trafic entre les mines et Strasbourg par lequel transitent la plupart des exportations par voie maritime et fluviale.

Tableau A

	Tonnages	Dt Trains complets	Prix W.I. (1)	Prix T.O. (1)
Nord Pas-de-Calais .....	130.000	64.000	40-45 F	33-35 F
Aisne - Oise .....	170.000	98.000	38-42	24-30
Seine-Maritime .....	440.000	410.000	47	26
Départements bretons .... (par ex. Finistère)	25.000	-	66	-
Loire-Atlantique .....	110.000	90.000	55	36
Gironde, Charente-Maritime	100.000	67.000	57-59	45-47
Basses-Pyrénées, Landes .	140.000	85.000	62-68	41-51
Hérault .....	56.000	32.000	51	39
Ardèche, Bouches-du-Rhône	75.000	12.000	42-41	23
Loiret, Eure-et-Loir ....	85.000	38.000	44-46	32-36
Moselle .....	70.000	58.000	22,5	16
Ottmarsheim .....	85.000	85.000	-	5,3
Strasbourg - approche par fer .....	925.000	925.000		6,9

(1) prix payé par les utilisateurs.

\* voir aussi les cartes figurant en annexe.

.../...

Les prix départs étant de l'ordre de 200F/tK<sub>2</sub>O, soit 125F/t effective, les frais de transports représentent en moyenne 20 % du prix rendu sur le marché intérieur, ils peuvent atteindre 34 % de ce prix pour certaines destinations (Finistère).

Pour les exportations, les frais de transports peuvent atteindre des pourcentages supérieurs (40 à 50 %).

Compte tenu de la concurrence assez vive qui conduit les M.D.P.A. à s'aligner sur les prix de ses concurrents, il est clair que la politique actuelle ne peut se poursuivre très longtemps. Quelle est donc la stratégie que les M.D.P.A. seront amenées à jouer pour rétablir leur équilibre financier dans le cadre d'une production stabilisée ?

A - La stratégie interne au groupe.

Pour l'écoulement du tonnage total mis à leur disposition (2,5 Mt K<sub>2</sub>O Dt 0,5 Mt de C.P.C. et 0,2 Mt Alwinal), le groupe a intérêt à minimiser les dépenses de transport pour l'approvisionnement des marchés.

Si l'on décompose, pour une destination déterminée, les éléments du prix rendu qui varient en fonction du choix du lieu de départ :

- au départ des M.D.P.A. : C<sub>M</sub>

soit frais S.N.C.F.

soit frais d'approche S.N.C.F. + frais de transport sur le Rhin + frais de transport à destination d'un port étranger (y compris frais de ports) + frais terminaux

- au départ de C.P.C. : C<sub>P</sub>

soit frais d'amenée à Pointe Noire + frets Congo - port français et frais de ports + frais de transports intérieurs français (S.N.C.F. ou route)

soit frais d'amenée à Pointe-Noire + frets Congo - port étranger et frais de ports + frais terminaux.

.../...

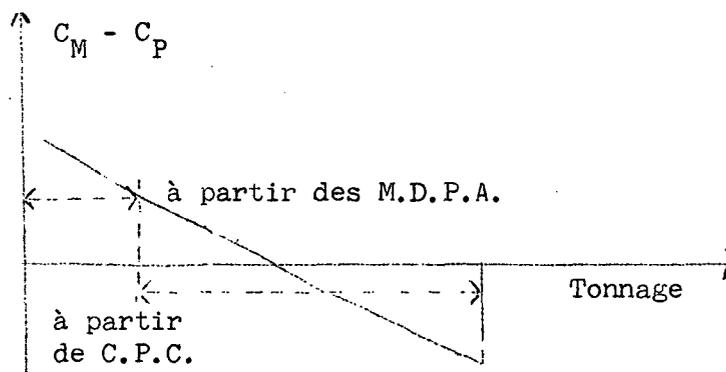
- 7 -

Les marchés pris par la Potasse d'Alwingsal n'interfèrent pas avec le marché européen. On peut donc en faire abstraction pour notre étude. Dans la comparaison des solutions alternatives certains éléments restent inchangés quelle que soit la solution retenue :

- frais d'amenée à Pointe Noire
- frais terminaux dans les pays étrangers desservis par voie maritime.

On peut donc les laisser de côté.

Si l'on classe les lieux de destination par différence  $(C_M - C_P)$  décroissante, on obtient la courbe suivante :



On a manifestement intérêt à approvisionner à partir du Congo les tonnages pour lesquels les différences des coûts d'amenée  $\Delta C = C_M - C_P$  sont les plus importantes.

De façon pratique, que donne cette analyse pour les différents types de marché. Nous ne donnerons ici que quelques résultats significatifs :

.../...

	<u>Δ C</u>	<u>Tonnage réel</u>
Marchés non européens .....	> 17 F/t	430.000 t
Marché européen du Nord livré par voie rhénane et maritime .....	faible (0 - 10 F/t)	500.000 t
Marché européen livré par fer (sauf marché intérieur)	≤ 0	200.000 t
Marché intérieur français		
	TC	WI
Bordeaux .....	+ 20	+ 32 F/t
Sètes .....	+ 13	+ 24 "
Rouen .....	- 14	- 3 "
Bayonne (par Bordeaux) ...	- 3	+ 7 "
La Rochelle (par Bordeaux)	0	+ 6 "
Toulouse (par Sètes) .....	1	+ 8 "
Nantes (par Bordeaux) .....	- 9	+ 7 "

\*  
\*\*

Conclusions

1°/ Le groupe a probablement intérêt à commencer à effectuer la substitution sur une bonne partie des marchés non européens.

2°/ Le groupe n'a probablement pas intérêt, pour l'instant, à faire de substitutions importantes sur les marchés européens.

3°/ Le groupe peut avoir intérêt à faire des substitutions non négligeables sur le marché français :

- en commençant par supprimer les envois par wagons isolés sur les régions portuaires du sud-ouest ;
- puis, en substituant simultanément des envois TC sur les ports et des envois WI sur des régions plus éloignées des ports.

Actuellement, compte tenu des tonnages à placer, il semble que la substitution puisse se faire sur 300.000 t dans le sud-ouest et le sud-est.

.../...

4°/ Dans le cadre très restreint où nous nous sommes placés (quantités fixées à l'avance, marchés fixés), une hausse des tarifs de transports intérieurs français modifierait le système en rendant plus intéressantes certaines substitutions sur le marché intérieur et en reportant les livraisons des M.D.P.A. sur l'exportation. Ceci se traduirait par une perte du trafic pour la S.N.C.F. .

On peut remarquer, à l'issue de cet examen, que le mode de choix qui s'impose au groupe des M.D.P.A. peut ne pas conduire à des résultats économiques corrects pour l'ensemble S.N.C.F. - M.D.P.A. ; ceci ne fait que souligner la nécessité pour la S.N.C.F. de ne pas orienter, par des pratiques commerciales néfastes, ses clients vers la recherche de solutions de remplacement qui, une fois prises, ont toutes chances d'être irréversibles.

A titre d'exemple, si la S.N.C.F. estimait ne pas perdre d'argent en ne faisant payer que 26 F/t pour un transport en train complet entre Richwiller et Bordeaux, ou Sètes, cette opération de substitution ne se justifierait probablement pas sur le marché intérieur français... Encore faut-il remarquer que le bilan doit se faire sur une opération matériellement possible pour laquelle certaines contraintes matérielles peuvent jouer (tonnage minimum à livrer dans chaque port, conditionnement requis..) ce qui peut conduire à éliminer certains tonnages a priori intéressants et à prendre en compte d'autres qui le sont moins.

5°/ L'équilibre sur lequel repose ce système de distribution s'appuie sur une relation entre les divers éléments suivants :

- frais de transports S.N.C.F. longue distance
- frets maritimes et droits de ports
- frais de transports (S.N.C.F. ou autres) à courte distance.

Il est évident que du point de vue de l'industriel les perspectives actuelles en matière de tarifs S.N.C.F. comme les pratiques observées dans le passé sont autant d'incitation à se désengager vis-à-vis de la S.N.C.F. plus peut-être que le seul calcul ne le justifierait.

6°/ Cette analyse essentiellement centrée sur la concurrence potentielle pour le transport par fer s'applique aussi à la concurrence sur le transport rhénan puisqu'une partie des exportations aujourd'hui réalisées par Strasbourg - Rhin - Anvers seront livrées à partir du Congo.

Bien entendu, ces substitutions supposent que les marchés intérieurs et d'Europe continentale poursuivront leur expansion au rythme prévu.

B - La concurrence extérieure

Comme nous l'avons dit, le marché mondial de la potasse sera dominé dans les prochaines années par la progression de la production canadienne. Pour situer le problème, précisons qu'au cours des deux années 1968 et 1969, des exploitations représentant une capacité de production de plus de 3 Mt K<sub>2</sub>O seront mises en service (le Canada, qui ne produisait pas de potasse avant 1962, devient ainsi en 1969 le premier producteur mondial ...).

Dans ces conditions, on peut s'attendre dans les années à venir à une concurrence assez vive sur les marchés à l'exportation dont les effets se feront sentir sur le marché intérieur au niveau des prix au moins.

Pour analyser cette concurrence, il faudrait disposer pour chaque client étudié :

- du prix départ mines
- des frais de transport
- des frais de commercialisation directs
- des frais généraux de commercialisation

tous éléments qui prennent en compte les décompositions effectivement réalisées dans les marchés concrets.

S'il est concevable de disposer des deux premiers éléments, il est par contre plus délicat de connaître les renseignements sur les deux derniers éléments dont nous ne pourrions donner que des ordres de grandeur moyens.

Dans ces conditions, nous nous contenterons de fournir un cadre de réflexion sur ce thème sans pouvoir aborder l'étude chiffrée précise de quelques cas particuliers. On peut avoir un ordre de grandeur des prix planchers que les producteurs canadiens sont en état de pratiquer dans les conditions actuelles : à la tonne de chlorure - 60 % K<sub>2</sub>O, les éléments sont les suivants :

Prix départ mines minimum ...	11 \$ (prix de revient moyen de l'ordre de 14 à 15 \$ pour les mines les mieux placées de l'ordre de 18 à 19 \$ pour les autres)
Transport Mines-Vancouver ...	9 \$
Passages et fret Vancouver Rotterdam .....	7 \$
	<hr/>
	27 \$

soit 135 F/t chlorure (cours plancher).

Précisons que des évaluations faites, il y a un an seulement, tablaient sur un prix plancher de 30 à 33 \$/t et que les canadiens sont en négociation avec leurs chemins de fer pour obtenir un rabais sur les 9 \$ de frais de transport entre les mines et Vancouver.

Cette parité plancher de 135 F/t Kcl s'applique en gros à tous les ports de l'Atlantique équipés pour permettre l'accès de gros minéraliers (le Havre, Bordeaux notamment).

Pour faire une comparaison correcte, il faut tenir compte bien entendu des frais de transports intérieurs entre les ports et les points de livraisons finales (par ex. Le Havre - Rouen).

En face de ces éléments, la position des M.D.P.A. est la suivante :

Prix départ mines pour l'exportation

- 172 F/t K <sub>2</sub> O	soit	103 F/t Kcl	60 %
- Frais de transport sur le Rhin		<u>17 F/t Kcl</u>	
		120 F/t Kcl	

prix auquel il faut rajouter des frais de commercialisation de l'ordre de 20 à 30 F/t Kcl en moyenne.

Sur le marché intérieur

Prix départ mines	205 F/t K <sub>2</sub> O	123 F/t Kcl	60 %
Frais transport TC Région Rouen		<u>26,4 F/t Kcl</u>	
		149,4 F/t Kcl	

A ce prix doivent s'ajouter des frais de commercialisation très variables suivant les destinataires (usines d'engrais ou distributeurs).

En fait, sur ces prix intérieurs sont appliquées pour les gros consommateurs voisins des régions portuaires des primes géographiques qui devront pratiquement atteindre près de 60 MF dès 1969 ou 1970, soit entre 35 et 40 F/t K<sub>2</sub>O en moyenne sur les produits sérieusement concurrencés (chlorurés). Ce rabais représente entre 20 et 25 F/t Kcl. Précisons enfin qu'avec la prise en compte de ces rabais (35 MF en 1968), le résultat d'exploitation a été largement déficitaire. Le prix de revient à la tonne K<sub>2</sub>O est actuellement voisin de 250 F soit 150 F/t Kcl. On attend de la concentration des moyens de production une économie de l'ordre de 20 % sur le prix de revient qui permettrait de retrouver la compétitivité sur la base des prix de revient des concurrents canadiens.

La comparaison sur les ventes de Kcl peut donc schématiquement se résumer de la façon suivante :

Situation actuelle

Prix plancher côte Atlantique ou Mer du Nord 135 F/t Kcl

Prix pratiqués 140 F/t Kcl

Eléments du prix rendu

	<u>Canada</u>	<u>M.D.P.A.</u>	
	<u>Le Havre</u>	<u>Rouen</u>	<u>Anvers</u>
<u>Prix départ</u>	55-60 F/t (voisin du plancher)	123 F/t*	103 F/t *
Rabais ....	-	20-25 F/t	-
Frais de transport.	80 F/t	26-27 F/t	17 F/t
Déficit ...	-	25-30 F/t	40-45 F/t

Situation future

Prix de concurrence côte Atlantique ou Mer du Nord sur la base des prix de revient canadiens 140-160 F/t

Eléments de ce prix rendu

	<u>Canada</u>	<u>M.D.P.A.</u>	
	<u>Le Havre</u>	<u>Rouen</u>	<u>Anvers</u>
<u>Prix départ</u>	70-90 F/t	120 F/t*	120 F/t *
Frais de transport ..	70-80 F/t	26-27 F/t	17 F/t

\* hors frais de commercialisation.

\*  
\* \*

.../...

Quelles conclusions tirer de ces comparaisons ?

1°/ On notera l'importance de l'élément transport dans la concurrence : le prix rendu de la potasse canadienne intègre près de 60 % de frais de transport directs, celui de la potasse européenne dans les mêmes conditions (livraisons par gros tonnage à des usines d'engrais) intègre de 15 à 20 % de frais de transport directs. On conçoit que toute variation relative de ces frais a des conséquences sur les possibilités d'avenir de tel ou tel gisement.

Ces considérations développées sur les livraisons par gros tonnage seraient renforcées pour les livraisons par petit tonnage. Il faut cependant remarquer que, dans ce dernier cas, cette influence peut être en partie contrebalancée par l'existence d'un bon réseau de distribution.

2°/ A terme, il est incontestable que le prix directeur du marché sera celui de la potasse canadienne et que, dans ces conditions, la réussite du plan à long terme des potasses dépend dans une certaine mesure de la politique tarifaire de la S.N.C.F. . Un accroissement de 5 % des tarifs S.N.C.F. provoquera en année pleine une dépense supplémentaire de 160.000 F sur les transports amont et une moindre recette de l'ordre de 2,5 MF du fait de la non répercussion des frais de transports aval. Ceci est équivalent à l'effet d'une hausse de productivité de l'ordre de 1 %. Précisons que ce calcul très simplifié a délibérément supposé que les marchés livrés par wagons isolés pouvaient supporter intégralement la hausse des frais de transport.

3°/ Cette analyse permet de mesurer aussi l'importance du niveau des frets rhénans sur les exportations en provenance d'Alsace. Il est incontestable qu'une hausse des frets rhénans comme celle des tarifs S.N.C.F. mettrait en cause la réalisation du plan à long terme.

En effet, cela conduirait progressivement à restreindre les exportations aux seuls pays d'Europe continentale où la concurrence canadienne ne pénètre que lentement mais où la pression régnant sur le marché mondial pourrait avoir des répercussions sérieuses.

.../...

### III - Conclusions générales

Le marché de la potasse sera donc dans les prochaines années sous la domination des producteurs canadiens qui peuvent pratiquer des prix très bas au moins au voisinage des ports de l'Atlantique et de la Mer du Nord.

Dans ces conditions, les M.D.P.A. ont été amenées à mettre au point un programme à long terme visant à assainir les résultats de l'entreprise dans un délai de quelques années.

Or, il apparaît que l'importance des frais de transport sur les résultats de l'entreprise est telle que la réussite de ce programme est en partie conditionnée par la politique tarifaire pratiquée dans le domaine des transports.

C'est ainsi qu'une hausse de 5 % sur les tarifs S.N.C.F. suffit à absorber les effets d'une augmentation de productivité de 1 % .

D'autre part, la politique du groupe auquel appartiennent les M.D.P.A. conduit à modifier le réseau d'approvisionnement des marchés et notamment du marché intérieur. L'importance de cette modification est, elle aussi, conditionnée par la politique tarifaire de la S.N.C.F. .

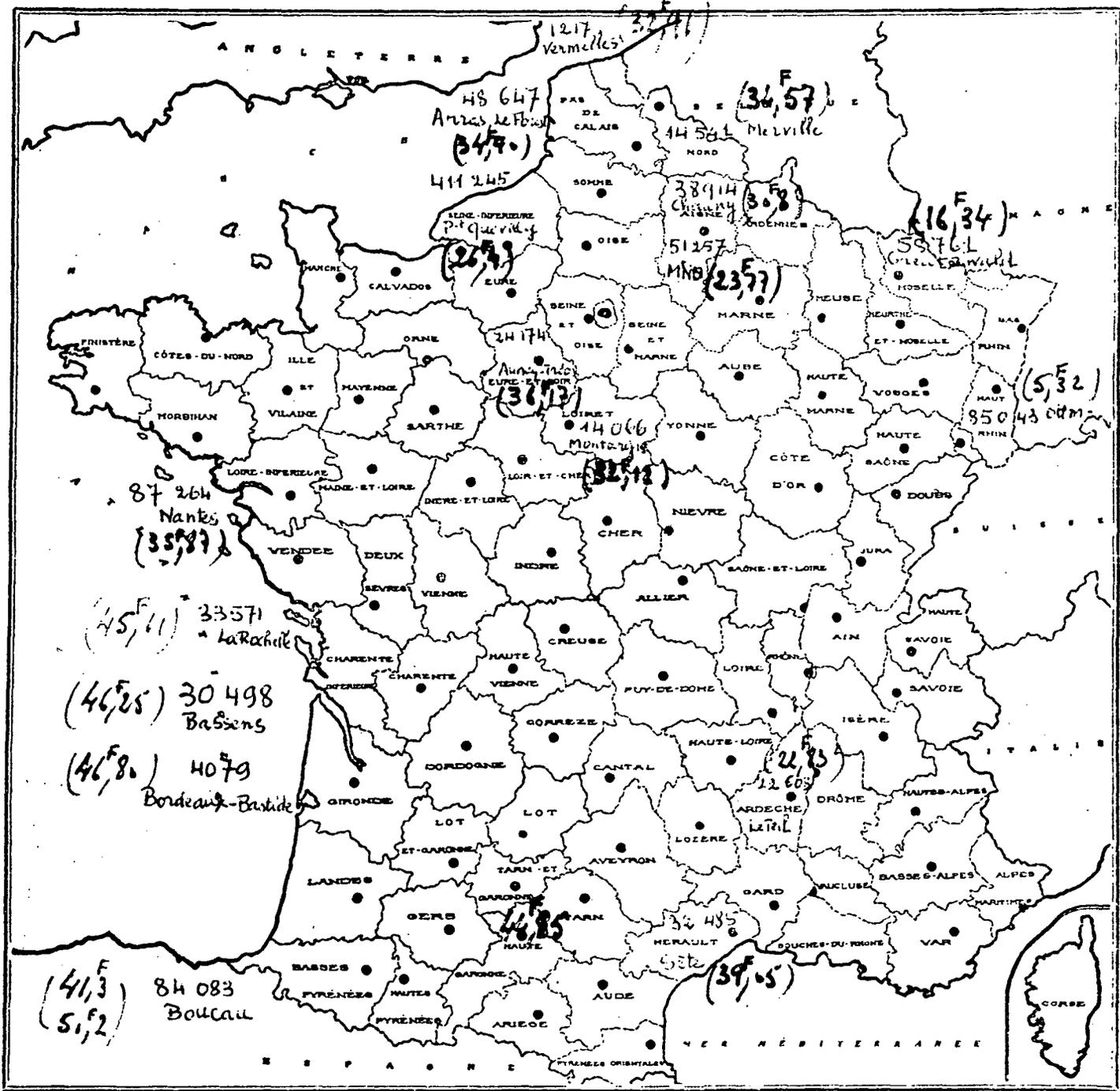
Enfin, l'influence des frais de transport n'est pas non plus négligeable vis-à-vis des exportations des mines françaises qu'elles se fassent vers Anvers par le Rhin ou vers les pays continentaux par voie ferrée.

C'est donc tous les débouchés des mines françaises de potasse qui sont concernés par la politique tarifaire en matière de transport. Mais c'est aussi le développement des transports eux-mêmes qui est en jeu. En effet, si la concurrence directe entre modes de transport joue peu et si donc la S.N.C.F. d'une part, et la navigation rhénane d'autre part, sont assurées à court terme d'une position de monopole, il n'en est rien sur une plus longue période. Il importe donc que la politique tarifaire menée par les entreprises de transport tienne compte de ces réalités, faute de quoi elles provoqueront ou accéléreront le déclin des mines françaises de potasse et, en même temps, le déclin du trafic qu'elles engendrent.

---



Livraisons de sylvinites et chlorures de potassium  
en trains complets au départ de RICHWILLER  
exécutées en 1968  
en tonnes effectives



7 Mai 1969



LE MINISTRE DES TRANSPORTS  
LE MINISTRE DE L'INDUSTRIE

D E C I D E N T :

Article 1er - Il est créé une Commission d'étude chargée d'évaluer l'influence des prix de transport dans la formation des prix industriels sur le plan national, ainsi que leurs conséquences sur le développement économique régional, et de comparer ces éléments avec ceux dont on peut disposer pour les autres pays de la Communauté Economique Européenne.

Article 2. - L'étude sera effectuée par étapes successives en donnant une priorité aux productions à la fois les plus importantes sur le plan économique et les plus soumises à la concurrence internationale.

Article 3. - La composition de la Commission sera la suivante :

M. Michel ROUSSELOT, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Président,  
Un représentant du Ministre délégué auprès du Premier Ministre chargé du Plan et de l'Aménagement du Territoire,  
Un représentant du Secrétariat Général du Comité Interministériel pour les questions de Coopération Economique Européenne,  
Un représentant du Secrétariat Général à l'Energie,  
Un représentant de l'Institut National de la statistique et des Etudes Economiques,  
MM. le Directeur Général de la Politique Industrielle du Ministère de l'Industrie, ou son représentant,  
le Directeur des Transports Terrestres au Ministère des Transports, ou son représentant,  
le Directeur du Budget, au Ministère de l'Economie et des Finances, ou son représentant,  
M. le Directeur Général du Commerce Intérieur et des Prix, au Ministère de l'Economie et des Finances, ou son représentant,  
Le Chef du Service des Affaires Economiques et Internationales au Ministère de l'Equipement, ou son représentant.

Rapporteurs : MM. LE BARS, Ingénieur des Mines à la Direction des Industries du Fer et de l'Acier.

VIGNIAL, Administrateur Civil à la Direction des Transports Terrestres.

.../...

Article 4. - Les Directeurs et Chefs de service des deux départements ministériels sont invités dans toute la mesure de leurs moyens à faciliter la tâche de la Commission. Celle-ci pourra entendre d'autre part tous experts ou personnalités qui pourraient concourir à son information.

Article 5. - La Commission déposera un premier rapport au plus tard le 1er Juillet 1969.

Le Ministre des Transports  
signé : Jean CHAMANT

Le Ministre de l'Industrie  
signé : André BETTENCOURT

Annexe IV

BF/MCV

MINISTERE DES TRANSPORTS

Direction des Transports  
Terrestres

PARIS, le 11 mars 1969

244, Bd Saint-Germain - PARIS 7<sup>e</sup>

Tél. : 548.46.40

LE DIRECTEUR DES TRANSPORTS TERRESTRES

à

MONSIEUR LE DIRECTEUR GENERAL  
de la POLITIQUE INDUSTRIELLE  
Ministère de l'Industrie  
68, rue de Bellechasse

PARIS VII<sup>e</sup>

Par décision en date du 30 janvier 1969, M. le Ministre des Transports et M. le Ministre de l'Industrie ont chargé une Commission d'Etudes présidée par M. Michel ROUSSELOT :

- d'évaluer l'influence des prix de transport dans la formation des prix industriels sur le plan national, ainsi que leurs conséquences sur le développement économique régional ;
- et de comparer ces éléments avec ceux dont on peut disposer pour les autres pays de la Communauté Economique Européenne.

o

o o

Il est apparu utile que nous précisions, par quelques directives communes, les orientations que devraient prendre les études de cette Commission. Au cours d'une réunion qui s'est tenue le 24 janvier à la Direction des Transports Terrestres, et à laquelle participaient vos représentants, ces orientations ont été débattues et il a été reconnu souhaitable que la Commission se fixe trois thèmes principaux de réflexion, qui sont rappelés ci-dessous.

o

o o

.../...

1°) Les prix de transports et la formation de certains prix industriels

Comme l'indique la décision du 30 janvier 1969, l'activité de la Commission devrait, en premier lieu, se centrer sur l'étude d'un certain nombre de productions à la fois les plus importantes sur le plan économique et les plus soumises à la concurrence internationale. A ce titre seraient notamment étudiés les problèmes de transport dans l'industrie sidérurgique ainsi que l'importance du coût des transports dans les problèmes d'aménagement du territoire.

o  
o o

2°) Le niveau du contingent routier -

La Commission aurait en outre à se pencher, à l'aval des conclusions du Groupe d'études interministériel présidé par M. JOSSE, sur le niveau du contingent routier durant la période d'adaptation au cours de laquelle la S.N.C.F. devra tendre vers l'équilibre budgétaire et où s'élaborera le nouveau régime du contrôle de la capacité du transport routier.

La Commission aurait en particulier à observer en liaison avec la Direction des Transports Terrestres, la S.A.E.I. et l'I.N.S.E.E. :

- la partie non utilisée ou mal utilisée de la capacité dont dispose seraient les entreprises de transport routier et de location ;
- l'évolution des prix de transport afin de déceler toute tendance à une hausse jugée néfaste par suite d'une relative raréfaction de l'offre de transport par rapport à la demande.

La Commission proposerait les mécanismes d'alerte à mettre en place dans le but de vérifier que les besoins de trafic seront correctement satisfaits sans tension excessive sur les prix.

o  
o o

3°) Les expertises concernant les niveaux de tarifs abusifs -

Enfin, il a été jugé souhaitable de vérifier qu'à partir du moment où la liberté tarifaire sera rendue à la S.N.C.F. il n'en résultera dans aucun domaine les inconvénients qui naîtraient d'un éventuel abus de position dominante par la Société Nationale.

Dans tous les cas particuliers qui lui seraient soumis, la Commission aurait donc à se pencher sur une définition du niveau de tarifs qui paraîtraient abusifs et, dans la mesure du possible, à dégager quelques critères généraux qui pourraient orienter les expertises dans ce domaine.

o  
o o

J'ai l'honneur de vous demander de bien vouloir m'indiquer si ces orientations à donner à la Commission d'Etudes reçoivent votre accord ou de m'en faire connaître, le cas échéant, vos observations.

Le Directeur  
des Transports Terrestres,

signé : Ph. LACARRIERE

République française  
MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE

Direction Générale  
de la  
Politique Industrielle

Paris, le 25 mars 1969

CM/DG P. 35.77  
DCPI/DIV N° 01

Le Directeur Général de la  
Politique Industrielle

à

Monsieur le Directeur des  
Transports Terrestres

246, Bd Saint-Germain - PARIS 7e

OBJET : "Commission Rousselot".

P.J. : Votre lettre du 11.3.1969 à ce sujet.

Je vous remercie de votre lettre du 11 mars 1969 qui propose quelques orientations pour expliciter les missions de la "Commission Interministérielle chargée d'étudier l'influence des prix de transport dans la formation des coûts de revient industriels".

Je peux vous préciser que je suis d'accord pour l'essentiel, sur les orientations présentées dans votre lettre. Je désirerais cependant préciser trois points.

- a) - L'étude proposée n'a pas de raison de porter essentiellement sur l'industrie sidérurgique, comme vous le proposez dans votre premier paragraphe de la Page 2. Je pense qu'elle doit peu à peu (après avoir mis au point des méthodes à propos de produits-témoins) porter sur l'ensemble des produits industriels. J'ajoute d'ailleurs que pour ma part je ne vois pas d'inconvénient (sous réserve de l'accord, à leur demander, des administrations compétentes) à ce qu'elle porte aussi sur les produits industriels dont la tutelle est assurée par d'autres Ministères que celui de l'Industrie.

.../...

- b) - L'importance des facteurs de localisation des installations industrielles est telle, que cet aspect doit à mon sens faire l'objet de développements importants, portant sur l'interdépendance entre charges de transports et localisation.
- c) - Les "clignotants" à mettre en oeuvre (et lors de sa première réunion le rôle de la Commission a bien été précisé à ce sujet) sont essentiels. Peut-être l'accent doit-il être mis (avant dernier paragraphe de la Page 2. de votre lettre) sur toute "l'évolution" et pas seulement sur la "hausse" des prix de transport.

Ce sont là les quelques remarques qu'appelle de ma part la lecture de vos propositions, qui, pour l'ensemble, reçoivent mon accord. Si elles rencontraient votre assentiment, je pense que nous pourrions tout simplement à titre "d'orientations", faire connaître à Monsieur ROUSSELOT les termes de notre correspondance.

Le Directeur Général de la  
Politique Industrielle

signé : G. CHARPENTIER

Annexe VINSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE ET DES ETUDES ECONOMIQUES  
D I R E C T I O N G E N E R A L E

Paris, le 16 avril 1969

N O T Esur la Constitution d'un indice de prix  
des transports routiers de marchandises  
à longue distance.

La présente note a pour seul objet de préciser les différentes étapes à franchir pour élaborer un indice de prix des transports routiers de marchandises à longue distance. En conséquence, elle propose quelques solutions qui permettront de fixer les orientations nécessaires à l'établissement de l'indice.

1/ Objet de l'indice

L'indice doit donner une estimation des changements de coût de transport dans le temps ou suivant la région ou les deux à la fois. Chercher à bâtir un indice représentatif au niveau régional implique que le nombre de séries de prix devra être important. Mais disposer de ce renseignement ne semble pas indifférent en raison des disparités qui existent dans la répartition régionale des trafics.

2/ Structure de l'indice

Pour un mode de transport déterminé, le service rendu peut être caractérisé de différentes manières. Interviennent notamment la nature du bien transporté, la distance du transport et la région géographique dont il a été dit un mot ci-dessus.

Les caractéristiques du bien transporté qualifient la qualité du service rendu. Il est possible de tenir compte de ce facteur en retenant dans l'indice le prix de transport d'un certain nombre de produits bien désignés choisis parmi les 19 sections de la N.S.T. Il est à craindre toutefois que la désignation des marchandises dans les feuilles de route ne soit pas assez fine en général pour effectuer ce choix. Une solution consisterait à se satisfaire de prix moyens pour quelques grandes catégories de produits.

La distance doit également être prise en compte de manière explicite. L'usage d'une seule mesure le prix de la tonne kilomètre cache de très réelles différences. En effet, le service de transport inclut à la fois le mouvement des biens et les activités de chargement et de déchargement. Il en résulte que les coûts et les distances ne sont pas liés linéairement.

On pourra donc retenir les quatre tranches suivantes qui correspondent à celles de l'exploitation des feuilles de route moins de 150 km, - de 150 à 299 km, - de 300 à 499 km, - 500 et plus ou encore se servir des différentes dispositions ferroviaires.

En plus de ces trois caractéristiques qui sont indispensables pour établir un indice de prix des transports, il peut être utile de vouloir disposer de sous-indices pour mieux asseoir une politique des prix des transports. Ainsi il peut être tenu compte des prix des transports directs ou par affrètement ou bien encore des prix soumis à tarification ou non soumis.

.../...

### 3/ Formule de l'indice

La formule proposée pour le calcul d'un indice mensuel est de type Laspeyres. L'avantage d'une telle formule est de disposer de pondérations fixes ce qui facilite son calcul mensuel.

Elle a la forme suivante :

$$I_{t/0} = \frac{\sum_j R_{jt} \frac{P_{jt}}{P_{j0}}}{\sum_j R_{j0}}$$

Rj = revenu engendré par les transports de la catégorie de produit j.

Pjt = prix du transport du produit j à l'époque t

Pj0 = prix du transport du produit j à l'époque de base.

La pondération relative à la catégorie de transport j est le revenu total engendré par les transports de cette catégorie durant la période de base. Mais d'une année sur l'autre d'importantes fluctuations peuvent se produire dans ces revenus : à court terme, les revenus dépendent de la demande des produits ; à long terme cette demande dépendra de la localisation des différentes industries. Ceci suggère de prendre des pondérations établies sur plusieurs années, deux ou trois ans par exemple. Il reste encore à se fixer cette période de base ; pour garder à l'indice un caractère actuel il conviendrait de prendre les années 1966 et 1967. Encore faut-il s'assurer que les feuilles de route sont disponibles pour cette période et en particulier que leur dépouillement selon la valeur du transport est possible. Cette donnée ne semble pas avoir été exploitée dans les états du Comité national routier.

### 4/ Observation des prix

Le prix peut-être le prix d'un transport bien spécifié ou bien une valeur moyenne. Il est probable que l'on soit contraint de prendre une valeur moyenne compte tenu du type de renseignements figurant sur les feuilles de route. La précision de l'indice sera moins bonne mais l'adaptation de la première solution conduirait à disposer d'un échantillon d'entreprises à interroger chaque mois. La qualité de l'indice serait bien meilleurs mais le coût de son calcul serait augmenté dans des proportions non négligeables sans atteindre cependant des sommes très élevées (1). Le principal écueil dans ce domaine provient plus sûrement de l'obligation dans laquelle on se trouvera de doubler les questions qui figurent partiellement dans les feuilles de route.

(1) Il n'est guère possible dans l'état actuel des choses de préciser davantage cette notion de coût, elle dépend très étroitement des options qui seront prises au paragraphe 2. Elles fixeront le nombre de séries à retenir pour le calcul de l'indice.