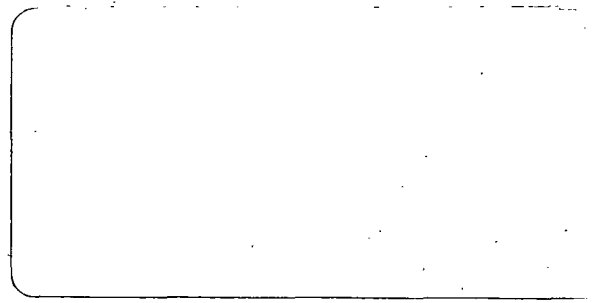


MINISTÈRE DES TRANSPORTS



COMMISSION CHARGÉE D'ÉTUDIER
LES PROBLÈMES POSÉS
PAR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES
SOUS LA FORME D'EXPÉDITION DE DÉTAIL

RAPPORT

Service des Affaires Économiques	
Di	N
Réf. n	CDAT 327

NOVEMBRE 1969



Le rapport qui est présenté dans cette publication a été soumis à :

- La Société Nationale des Chemins de Fer Français
- La Fédération Nationale des Transports Routiers
- La Fédération Nationale des Associations Professionnelles des Entreprises de Groupage.
- La Fédération Nationale des Transporteurs Auxiliaires

qui ont été priées de faire part de leurs observations sur les propositions de la Commission.

La Société Nationale des Chemins de Fer Français qui approuve dans son ensemble l'orientation proposée par la Commission, a entrepris en s'inspirant de la solution préconisée dans le rapport, la constitution d'un Service National des Messageries (SERNAM), service à gestion autonome, faisant partie intégrante de la S.N.C.F. et chargé de l'ensemble du trafic de détail.

Le SERNAM maintiendra un service national, couvrant l'ensemble du territoire, mais, à côté de cette contrainte spécifique qui demeure très lourde, il bénéficiera d'une grande liberté d'action, en particulier dans le domaine commercial, de façon à lui permettre en face d'une concurrence dégagée de toute contrainte et possédant le libre choix de son trafic - d'atteindre l'objectif assigné : l'équilibre financier du trafic des envois par expédition.

Dans le cadre de l'autonomie de gestion dorénavant accordée à la S.N.C.F., le SERNAM sera libre de ses conditions au même titre que ses concurrents ; il pourra aussi offrir à la clientèle une gamme de prestations annexes au transport (conditionnement, entreposage, activités de distribution, etc...)

Dans le domaine de l'administration et de la gestion, le SERNAM, tout en restant un service de la S.N.C.F., aura une souplesse comparable à celle dont jouissent les commissionnaires de transport.

Bien entendu, son autonomie de gestion sera assortie d'une comptabilité autonome qui permettra de suivre les résultats de son activité.

La Fédération Nationale des Transports Routiers a exprimé le regret que la Commission n'ait pas retenu la possibilité de reporter sur les groupeurs et les entreprises routières l'ensemble du trafic de détail assuré par la S.N.C.F. Elle ne partage pas les craintes exprimées à cet égard par la Commission, car elle estime que ces entreprises, qui assurent déjà la plus grande part du trafic de détail, auraient su s'adapter à cette situation. Elle estime enfin que la solution proposée, qui consiste à créer une organisation autonome regroupant les moyens propres de la S.N.C.F. et de ses filiales spécialisées, comporte quelques dangers en risquant de fausser les conditions de concurrence sur le marché des transports de détail.

Pour les mêmes raisons, la F.N.T.R. estime dangereux que la S.N.C.F. soit autorisée à effectuer ou à faire effectuer des transports de détail de bout en bout par route, à moins que les conditions dans lesquelles elle pourrait faire usage de cette faculté ne soient préalablement définies après concertation avec les transporteurs routiers, dans le sens de l'égalité de traitement.

La Commission qui a préparé le rapport a recommandé de faciliter l'utilisation de la traction ferroviaire à certaines entreprises routières. Elle aurait pu, de l'avis de la F.N.T.R., aller plus loin dans cette voie, en explorant les possibilités de coopération entre la S.N.C.F. et les entreprises qui n'entendent pas renoncer à leur vocation d'exploitants privés libres en se liant à l'organisation nouvelle.

A propos de deux questions proprement routières qu'évoque le rapport, la F.N.T.R. fait observer que le problème posé par les affrètements de petits lots de détail dans les bureaux régionaux de fret demeure entier, en raison du développement rapide de ces affrètements, et des perspectives peu encourageantes d'une solution tarifaire. Elle estime, par ailleurs, qu'un statut des services réguliers, à condition de rénover le statut actuel, pourrait avoir des effets heureux tant pour les usagers que pour les transporteurs.

La Fédération Nationale des Associations Professionnelles des entreprises de groupage pense tout d'abord que les difficultés que pourrait présenter le transfert aux groupeurs du service "rail" ne seraient pas insurmontables, et que cette éventualité serait à réexaminer dans l'avenir.

Quant à la création d'une organisation autonome, distincte de la S.N.C.F., préconisée par la Commission, cette Fédération ne présente pas d'objection de principe, mais attend, avant de prendre une position définitive, que la nature juridique et le statut de cette organisation soient précisés.

De son point de vue, la nouvelle organisation (SERNAM) créée par la S.N.C.F. ne sera valable que si elle respecte intégralement les deux principes essentiels d'une économie de marché : la "transparence" et l'absence de "positions dominantes".

La Fédération Nationale des Transports Auxiliaires approuve la solution proposée dans le rapport, sous réserve que soit bien précisé le maintien des transporteurs auxiliaires dans l'organisation nouvelle, afin qu'ils puissent continuer à s'intégrer dans le système des transports terminaux.

S O M M A I R E

Pages

Ière PARTIE - Le Groupe de Travail

- composition 1
- mission 2

IIème PARTIE - Situation actuelle du transport de détail

- 2-1 - Le marché des transports de détail 2
- 2-2 - Le trafic détail de la S.N.C.F. 6
- 2-3 - L'activité des groupeurs ferroviaires 8
- 2-4 - Le rôle des transporteurs routiers publics 9
- 2-5 - Le transport pour compte propre 10
- 2-6 - Rôle de la poste dans le trafic de détail 11

IIIème PARTIE - Nécessité d'une révision de la politique S.N.C.F.

- 3-1 - La diminution du tonnage traité et de l'insuffisance des recettes par rapport aux dépenses 11
- 3-2 - Les causes 12

IVème PARTIE - Solutions à examiner

- 4-1 - L'abandon du trafic "expédition" de la S.N.C.F. 15
- 4-2 - Possibilité de réforme du régime existant 17
- 4-3 - Propositions pour une organisation nouvelle 20
- 4-4 - La situation des transports routiers publics 21

ANNEXES -

- I - Décision constituant la Commission et directives du Ministre des Transports.
- II - Résultats des enquêtes menées dans les départements du Doubs et de la Vienne.
- III - Renseignements statistiques sur l'activité de la S.N.C.F. dans le domaine des transports de détail.
- IV - Renseignements statistiques sur la structure et l'activité des entreprises de groupage.
- V - Compte rendu du voyage de la Commission en Grande-Bretagne

COMMISSION CHARGÉE D'ETUDIER LES PROBLEMES POSES PAR LE TRANSPORT
DES MARCHANDISES SOUS LA FORME D'EXPEDITION DE DETAIL.

R A P P O R T

I.- LE GROUPE DE TRAVAIL

Par décision du 25 octobre 1968, M. le Ministre des Transports a décidé de mettre en place une commission chargée d'étudier les problèmes posés par le transport des marchandises sous la forme d'expédition de détail.

Cette Commission a été ainsi composée :

a) au titre du Ministère des Transports

M. COQUAND, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, Président de la 5ème section du Conseil Général des Ponts et Chaussées, Président.

- le chef du service des Transports Routiers et des Transports Urbains ou son représentant,
 - le chef du Service des Chemins de fer ou son représentant,
 - le chef du service des Affaires Générales ou son représentant,
 - l'Inspecteur Général des Voies Ferrées secondaires et des Transports Urbains,
- MM. DUPONT et SOUBEYRAND, Chefs de services régionaux de l'Equipement,
- M. COLAS, Directeur départemental de l'Equipement.

b) au titre des autres départements ministériels

- un représentant du Ministère de l'Economie et des Finances
(Direction du Budget),
- un représentant du Commissariat Général du Plan d'équipement et de la productivité,
- un représentant de la Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale,
- un représentant du Ministère des Postes et Télécommunications,
- deux rapporteurs (M. DEBEUSSCHER, Administrateur Civil au Service des Transports Urbains

et M. HARRBURGER, Attaché Principal d'Administration au service des Chemins de Fer)

M. CHAPULUT, Ingénieur des Ponts et Chaussées et

M. VERDIER, Administrateur Civil du Groupe d'Etudes Economiques de la Direction des Transports Terrestres ont apporté leur concours aux travaux de la Commission.

Aux termes des instructions ministérielles, la mission de la Commission s'inscrit dans le cadre général d'une politique de libéralisation de gestion de plus grande autonomie de la S.N.C.F. qui implique, notamment une nouvelle définition des obligations de service public qui devront être spécifiquement compensées.

La nécessité de maintenir de telles obligations dont le principe sera en tout état de cause retenu doit être cernée avec rigueur en particulier pour ce qui concerne les marchandises, en matière de trafic des petits colis, des expéditions de détail et expéditions "express".

La Commission était chargée, après analyse des problèmes posés par ces transports, de suggérer les mesures à prendre en ce domaine en tenant compte de la double orientation suivante :

- maintien au moindre coût d'un service satisfaisant pour les usagers ;

- rétablissement de l'équilibre financier de la SNCF qui sera dégagée de ses obligations antérieures, notamment en ce qui concerne les localités à desservir et qui, de ce fait, peut être rapidement conduite à proposer de limiter la consistance de son service aux activités justifiées par son intérêt commercial.

La Commission a tenu 13 séances de travail. Elle a entendu des exposés des représentants :

- de la S.N.C.F.
- du Comité National Routier
- de la Fédération nationale des transports routiers
- de la Fédération nationale des associations professionnelles des entreprises de groupage
- de la Fédération des correspondants de chemin de fer
- de l'Association professionnelle nationale des desservants en surface
- M. le Président de la Fédération Nationale des Transporteurs de denrées périssables.

Elle a établi, après la 9^e séance, un projet de rapport qui a été communiqué aux organismes ci-dessus (à l'exception du dernier): ceux-ci ont formulé leurs observations écrites et ont été entendus par la Commission, qui s'est efforcée de tenir compte des remarques présentées.

2.- LA SITUATION ACTUELLE DU TRANSPORT DE DETAIL.

2.1 - Le marché des transports de détail -

a) définitions :

2.1.1. - Les envois de marchandises qui sont remis à la S.N.C.F. autrement que par wagons complets sont appelés par elle "envois par expédition",

Ils comprennent :

- au dessous de 50 kgs. par envoi :

les "petits colis" en régime accéléré (1)
les "colis express" en régime express (1)

- de 50 à 3000 kgs pour les marchandises de première série (2) et à 5000 kgs pour les marchandises de seconde et troisième série :

les "expéditions de détail" proprement dites pour le régime accéléré (3)

les "expéditions express" pour le régime express.

2.1.2.- Les expéditeurs peuvent charger de leurs envois des "groupeurs" qui les acheminent soit par fer soit par route.

La définition donnée du groupage par les instances européennes est la suivante (4) :

"Par groupage il faut entendre un ensemble de prestations afférentes aux transports de marchandises, offert à des commerçants par un commissionnaire de transport ayant le libre choix des voies et moyens et comportant notamment dans son exécution :

- au départ, des opérations d'enlèvement, de ramassage et de réunion dans un centre de groupage des envois en provenance de plusieurs expéditeurs ou à l'adresse de plusieurs destinataires ;

- l'acheminement sur des centres de dégroupage, par des transporteurs professionnels, des lots constitués dans les centres de groupage ;

- à l'arrivée, des opérations de dégroupage, de distribution et de livraison des envois.

La prestation fournie par le commissionnaire à son client n'est généralement pas identifiable au niveau des rapports entre le commissionnaire et le transporteur : la valeur de cette prestation n'est normalement pas décomptée séparément dans la facture adressée par le transporteur au commissionnaire : cette facture concerne en effet le transport d'une charge complète. La décomposition de cette charge en expéditions groupées n'y apparaît plus.

Les groupeurs sont considérés par la réglementation française comme des commissionnaires de transport dont le statut est défini par le décret du n° 61-679 du 30 juin 1961.

(1) le "régime accéléré" utilise des trains de messageries, le "régime express" des trains de voyageurs (voir 2.2.1).

(2) le classement en "séries" valables pour le rail comme par la route, tient compte de l'aptitude au chargement, de l'agressivité et de la fragilité des marchandises.

(3) En fait on emploie indifféremment le terme de "détail", soit dans cette acception restreinte, soit au lieu et place "d'envois par expédition" pour définir tout ce qui n'est pas wagon complet. Nous conviendrons, dans ce qui suit, de donner au terme "détail" ou "trafic de détail" pris isolément l'acceptation générale et au terme "expédition de détail" l'acceptation restreinte.

(4) Commission "ad hoc" du Comité Consultatif des Transports, dit Comité de l'art. 83.

2.1.3. - L'expéditeur peut utiliser directement les services d'un transporteur routier. Pour le transport public routier, il n'existe pas de définition précise des envois de détail, et les professionnels s'inspirent en général des règles suivies par la S.N.C.F.

La réglementation applicable aux transports routiers permet toutefois de définir partiellement ceux-ci, grâce à deux dispositions particulières :

- d'une part le chapitre V du recueil général des tarifs routiers de marchandises interdit le fractionnement dans un même véhicule des envois de plus de 3 tonnes (qui ferait bénéficier ceux-ci des dispositions applicables aux envois de moins de 5 tonnes, c'est-à-dire liberté tarifaire au-dessous de 3 tonnes, tarif plancher entre 3 et 5 tonnes).

- d'autre part, les "conditions générales de transport de détail approuvées le 1er février 1967, applicables aux groupements et exploitants de bureaux de ville pour être acheminés soit par fer, soit par route, ne comportent de restrictions à la liberté des prix que pour des envois de 3 à 5 tonnes.

Les transports sont effectués dans une large mesure sur des relations régulières de ville à ville par des entreprises spécialisées; toutefois une part non négligeable des trafics est faite en complément des transports de lots.

Les transports routiers "de détail" sont souvent - mais pas obligatoirement - exécutés par des entreprises dont les cartes portent la mention spéciale de "services réguliers" instituée par le décret du 8 octobre 1961.

2.1.4. - Naturellement, l'expéditeur ou le destinataire propriétaire d'un véhicule peut utiliser celui-ci pour le transport par ses propres moyens (transport dit "pour compte propre").

2.1.5. - La poste assure un régime intérieur, sous la dénomination de "paquets poste" des envois dont le poids ne dépasse pas 3 kgs et dont les dimensions sont limitées. Ils circulent principalement par fer (wagons-poste ou fourgons ordinaires fournis, à titre onéreux, par la S.N.C.F.)

2.1.6. - Le fret aérien dans les transports intérieurs concerne uniquement des marchandises de valeur. Le tonnage reste faible (18.000 t. en 1967).

La Commission n'a pas eu le loisir d'étudier le trafic international de détail : ce trafic paraît en forte expansion et ne saurait être négligé. La majeure partie paraît en être exécutée par route ou par avion. Cependant la S.N.C.F. en a transporté 152.000 t. en 1967.

b) Consistance et volume du trafic :

2.1.7. - Les renseignements statistiques sur le trafic de détail sont incomplets et imprécis, sauf en ce qui concerne le trafic ferroviaire. A titre d'ordre de grandeur, les chiffres suivants peuvent être donnés :

	1967	1968
- trafic de détail de la S.N.C.F.	2.625.000 t	2.307.000 t
- trafic ferroviaire des groupeurs : tarif n° 100	2.910.000 t	3.022.000 t
autres tarifs (1) environ	1.500.000	

Pour les trafics routiers à plus de 150 kilomètres, les statistiques disponibles mentionnent un trafic total d'environ 4.000.000 tonnes par an. Ce chiffre, qui provient d'estimations générales de trafic intéressant accessoirement les transports de détail semble en fait largement sous évalué. Sans qu'il soit actuellement possible de préciser davantage, il ne paraît pas invraisemblable que le montant réel puisse atteindre jusqu'au double de cette évaluation.

Le transport routier à longue distance pour compte propre, d'après des enquêtes menées par la Commission sur des cas précis, paraît d'importance réduite. Par contre, des transports importants de distribution à courte distance sont effectués sous cette forme.

Le trafic des paquets-poste porte actuellement sur 250 millions d'envois.

2.1.8. - Par ailleurs les renseignements disponibles relatifs au poids moyen des envois permettent de mieux préciser la nature de ces trafics.

- pour les "petits colis" jusqu'à 50 kilos, il est d'environ 12,5 kg pour les expéditions S.N.C.F. et de 17 kg pour les groupeurs.

- pour les "expéditions de détail", il est en moyenne de 117 kg pour la S.N.C.F. et de l'ordre de 250 kg dans les entreprises de groupage. Une diminution du poids moyen des envois remis à la S.N.C.F. doit être notée depuis 1965.

- pour l'ensemble du trafic le poids moyen se situe vers 60 kg pour la S.N.C.F. et 75 à 85 ks pour les groupeurs.

Le poids moyen de lots transportés par route n'est pas connu, mais il est certainement supérieur, car une partie importante des envois lourds ("gros détail") est acheminée par route.

c) Caractère du marché des transports de détail.

2.1.8. - La composition des envois de détail illustre ainsi clairement le rôle économique de ceux-ci : portant essentiellement sur la distribution de produits fabriqués, ces transports constituent une des branches de l'activité commerciale ; les expéditions faites de particulier à particulier ne représentent qu'une part infime des envois.

(1) notamment tarifs n° 2 (épicerie, conserves alimentaires) et 6 (boissons).

A l'expédition, les principaux clients sont des industriels et des commerçants dont les envois sont essentiellement constitués par des biens de consommation. Ce sont en général des transports entre producteurs et consommateurs à la différence des transports de charges complètes effectués souvent entre producteurs. Les courants de trafic sont donc beaucoup plus épars que pour ces derniers transports. Ce caractère est particulièrement accusé pour la S.N.C.F. qui semble, compte tenu de sa structure, peu favorisée : ainsi les quinze gares de concentration de détail les plus importantes (PARIS exclu) envoient moins de la moitié du trafic et n'en reçoivent guère plus du quart ; par contre les entreprises de groupage parviennent à concentrer davantage leurs trafics.

Les transports de détail dont le volume paraît en croissance régulière ont vu s'infléchir leurs modalités d'exécution en fonction de l'évolution de courants commerciaux et de l'organisation de la distribution. Trois facteurs principaux dominent cette évolution :

- la "dématérialisation" de l'économie, les produits dont la consommation se développe le plus étant les plus légers ;

- la réduction des prix de revient à tous les stades, qui entraîne la réduction du volume des stocks, et le raccourcissement des circuits ;

- le regroupement des dépôts, et le développement de la vente par correspondance.

Il en résulte une défaveur pour le recours aux grossistes et un rapprochement systématique entre le producteur et le consommateur.

En ce qui concerne les transports, ces préoccupations ont une double conséquence :

- d'une part, le réapprovisionnement doit être d'autant plus rapide que les stocks sont plus réduits ; une importance accrue sera attachée à la rapidité et à la régularité du service de transport.

- d'autre part, le commerçant est amené à demander au professionnel un service beaucoup plus complet que la seule exécution matérielle d'un transport par un moyen prédéterminé : il lui demandera de choisir le mode de transport le plus économique, de l'organiser, d'imaginer des modalités de conditionnement, de reconnaissance, de livraison, adaptés à tel ou tel type de produits. Pour pouvoir répondre instantanément à des demandes, le transporteur devra parfois constituer et gérer des stocks en entrepôt. Cette transformation des rapports entre expéditeur et transporteur aura certainement une grande influence sur l'évolution des transports de détail.

2.2. - Le trafic "détail" de la S.N.C.F.

2.2.1. - Définition et généralités

Les transports de détail exécutés directement par la S.N.C.F. constituent pour le chemin de fer, une activité importante puisque la recette correspondante est de l'ordre de 20 % des recettes provenant du transport de marchandises de la S.N.C.F.

Rappelons que ces envois se répartissent en deux catégories suivant leur régime d'acheminement :

- les envois en régime accéléré (RA) qui sont acheminés par trains de messageries, (2.346.000 t en 1967, 2.031.000 t. en 1968)
- les envois en régime express (RE) qui sont acheminés par trains de voyageurs, (280.000 t en 1967, 275.000 t en 1968).

Régime de taxation -

Petits colis et colis express - exclusivement en port payé - taxation forfaitaire de département à département.

Expéditions de détail - 3 séries de marchandises, coupures de poids de 10 en 10 kg, barème kilométrique, correctifs d'encombrement et de densité. Conventions conclues avec les clients importants (maison de vente par correspondance, grands magasins....)

Le prix de transport comprend la livraison à domicile qui est faite systématiquement en régime accéléré (sauf impossibilité matérielle, localités non desservies ou sujétion particulière de livraison), exceptionnellement en régime express (voir 4.2.1.).

2.2.2. - La desserte en surface

L'organisation des transports de détail a été profondément transformée en 1965 par la création de la "desserte en surface".

Jusqu'en 1965, le service était assuré dans plus de 6000 gares en France, et le transport des envois entre ces gares était effectué à peu près exclusivement par wagon. Du fait de cette dispersion des points de chargement et de déchargement, dont beaucoup n'assuraient qu'un faible trafic, les wagons étaient très mal chargés en moyenne, les transbordements étaient nombreux, ce qui allongeait les délais de transport et maintenait les coûts à des niveaux élevés.

L'idée de base de la "desserte en surface" fut de limiter l'exploitation par chemin de fer aux liaisons entre gares assez importantes pour que le trafic ainsi concentré assure une bonne utilisation des wagons, de supprimer la desserte ferroviaire des petites gares autour de ces centres importants et de la remplacer par une "desserte en surface" (DES), des circuits routiers en étoile réalisant le porte à porte entre la "gare de concentration du détail" (G.C.D.) et le domicile de chaque client tant au départ qu'à l'arrivée.

Un deuxième objectif était de chercher la meilleure utilisation possible du matériel roulant ferroviaire et routier en réalisant avec les groupeurs plusieurs opérations communes (les trois "co") :

- des co-chargeurs : dans le même wagon sont chargés à la fois des envois de détail SNCF et du groupage ;
- des co-ramassages : les mêmes camions ramassent à domicile sur un circuit routier des envois remis par les clients expéditeurs de la SNCF et par ceux des groupeurs ;

- des co-distributions : les mêmes camions livrent à domicile sur un circuit routier les envois des clients destinataires de la SNCF et des groupeurs.

La première partie de l'opération a été un succès incontestable. Les dessertes routières exécutées à partir des 186 gares de concentration de détail (G.C.D.) se sont avérées beaucoup moins onéreuses et ont fourni aux usagers une bien meilleure qualité de service que la formule ancienne. En effet, le chargement moyen des wagons est passé de 2,9 t en 1963 à 3,9 t en 1967, et le nombre de transbordements est tombé de 1,8 fois en moyenne à 0,6 fois, d'où diminution importante du nombre de wagons et de trains. En même temps, les usagers bénéficiaient d'une plus grande rapidité d'acheminement, d'une extension du nombre de localités desservies et de livraison à domicile.

Par contre, les tentatives de mise en commun des trafics de la S.N.C.F. et des groupeurs n'aboutissent que très rarement, partie pour des raisons techniques (les quais des groupeurs sont souvent éloignés de ceux de la S.N.C.F.); partie pour des raisons financières, partie enfin en raison d'un attachement certain des groupeurs à la "personnalisation", base de leurs activités (voir 3.2.1.).

2.3. - L'activité des groupeurs ferroviaires.

Comme nous l'avons indiqué plus haut, le groupeur offre à sa clientèle des services qualitativement personnalisés, dont le transport constitue un élément essentiel mais non pas exclusif.

En France, l'activité de groupeurs est répartie entre environ 730 entreprises dont 600 sont de type artisanal ne disposant que d'un seul établissement. Cependant, les 130 entreprises qui disposent de succursales possèdent la moitié des établissements répartis sur le territoire national, c'est-à-dire autant que 600 entreprises ne possédant qu'un seul établissement.

La moitié des établissements est située dans la Région parisienne le Nord, l'Est ou la région Lyonnaise, c'est-à-dire au voisinage des grands centres expéditeurs; la clientèle des groupeurs importants paraît très concentrée et ceux-ci réalisent la majeure partie de leur tonnage avec un petit nombre de clients.

Ce trafic est réalisé généralement dans le cadre d'accords ou de conventions passés avec le client.

La tarification de la S.N.C.F. constitue la référence retenue le plus communément pour la fixation des prix.

Les expéditions isolées de particuliers, qui subsistent à côté de ce trafic commercial, n'intéressent guère les groupeurs en raison des charges qu'elles entraînent pour leur exploitation; il en est de même du trafic de "dépannage", que le groupeur ne consent à assurer que s'il peut être réalisé à des conditions suffisamment rémunératrices et sans inconvénient pour son trafic commercial.

Le trafic est effectué soit par wagon complet, soit par des containers. Ceux-ci, qui à la différence des containers maritimes ont des dimensions restreintes et qui répondent d'ailleurs à l'appellation de "cadres",

sont en effet des engins très bien adaptés aux conditions des transports de détail en France, notamment en raison de la difficulté à expédier des wagons complets chez de nombreux groupements. Le tiers des remises des groupements à la S.N.C.F. est ainsi constitué par l'utilisation de containers et cette technique doit se développer de plus en plus.

L'activité des groupements ferroviaires, dont il a été indiqué à la Commission qu'ils remettent les 3/4 de leur trafic au chemin de fer, est en constante expansion. Le tonnage transporté au tarif général de groupement de la S.N.C.F. (tarif n° 100) atteint 3 millions de tonnes (1) en 1968 contre 2 millions en 1960.

La part des groupements dans le total du trafic ferroviaire des expéditions de détail est passée de 20 % en 1950 à 60 % en 1968. En outre, les tonnages chargés par des groupements aux conditions des tarifs de la S.N.C.F. autres que le tarif 100 dépassent 1.500.000 T.

Le chemin de fer ne jouant, lorsqu'interviennent les groupements qu'un rôle réduit de tractionnaire, les recettes correspondant au tarif n° 100 n'atteignent, en 1967, que 171 millions de F. pour 2,9 millions de tonnes (contre 838 millions pour les 2.350.000 T. du trafic expéditions de détail entièrement exécuté par la S.N.C.F., ramassage et livraison compris).

Une des raisons essentielles de l'accroissement de l'activité des groupements outre la souplesse de leurs tarifs est certainement l'adaptation très rapide de cette profession aux exigences d'une clientèle choisie (2).

2.4. - Le rôle des transporteurs routiers publics -

Exécutés uniquement par route (à la différence des trafics des groupements qui peuvent être soit ferroviaires, soit routiers) les transports de détail effectués par les transporteurs routiers ont pris un développement considérable depuis plusieurs années.

Des enquêtes auxquelles il a été procédé, il apparaît que ce rôle est très important : dans les départements témoins, les trafics routiers paraissent bien supérieurs au total des trafics de la S.N.C.F. et des trafics remis au fer par les groupements.

Ces trafics sont cependant très difficiles à identifier, car il s'agit de trafics diffus exécutés par de nombreuses entreprises, de taille et d'organisation extrêmement diverses sur de multiples relations.

En outre, les conditions d'activité de ces entreprises dont les prix ne sont pas soumis à la tarification routière obligatoire et qui ne sont astreintes qu'au respect des règles générales de la coordination, sont mal connues.

(1) ce chiffre est en réalité légèrement surévalué car certains transports peuvent être comptés deux fois.

(2) Nous devons mentionner, pour être complet, l'activité des groupements spécialisés des denrées périssables (fruits, légumes, produits laitiers et vinicoles, marée, coquillages, viande). Cette activité porte sur 1 million de tonnes par an pour le trafic intérieur et un tonnage égal pour l'exportation. Elle utilise pour 2/3 environ des wagons (généralement frigorifiques) et pour 1/3 la route. La S.N.C.F. n'assure pas de trafic "expéditions de détail" pour ces produits et n'intervient que comme tractionnaire.

Les services correspondent à deux grands types d'organisation ; le transport régulier d'envois de détail par route analogue au transport ferroviaire effectué par la S.N.C.F. ; le transport occasionnel d'envois de détail en complément de lots.

a) le transport régulier des envois de détail :

Organisé soit par les transporteurs routiers eux-mêmes soit par des commissionnaires de transports ou par des groupeurs et laissé à la libre initiative de ceux-ci, le transport régulier par route du détail s'organise de trois manières principales :

- la relation linéaire de ville à ville par un transporteur de "service régulier" ou par un "rapidard", effectuée dans les délais les plus courts, ne dépassant pas la journée ;

- le groupage routier au départ d'un centre ou d'une région avec plusieurs points d'arrivée, qui est l'équivalent, mutatis mutandis, du groupage ferroviaire ;

- le service en étoile à partir d'un ou plusieurs centres et desservant l'ensemble d'une même région.

b) le transport occasionnel de marchandises de détail

Fréquent pour les lots de détail les plus lourds (entre 1 et 5 tonnes) le transport occasionnel des marchandises de détail par la route correspond au souci de compléter un chargement par un lot à décharger proche de l'endroit de destination.

Cette formule, qui offre au transporteur un fret complémentaire rentabilisant le chargement, paraît fréquemment utilisée.

La recherche d'un fret complémentaire est d'ailleurs institutionnalisée puisque les commissionnaires-affrèteurs peuvent présenter aux Bureaux régionaux de fret des lots de 1 à 3 tonnes.

2,5 - Le transport pour compte propre.

Effectué à l'initiative de l'entreprise productrice ou de l'entreprise destinataire avec du matériel lui appartenant, le transport pour compte propre ne peut actuellement faire l'objet d'aucune estimation.

Important à courte distance et pour les agglomérations constituant des zones de distribution dense, il paraît par contre beaucoup plus réduit dès que les distances s'accroissent.

L'enquête menée par la Commission dans deux cas précis (voir annexe) montre en effet que moins de 10 % du trafic de détail recensé est expédié de cette manière.

2.6. - Rôle de la poste dans le trafic de détail.

a) Paquets-poste (ordinaires ou recommandés).

Ces envois, d'un poids maximal de 3 kg sont traités de bout en bout par le service postal.

La taxation ne tient pas compte de la distance; elle est fonction uniquement du poids de l'objet à transporter; la distribution est faite quotidiennement à domicile.

Le trafic annuel est de 250 millions d'objets (80 % d'entre eux sont des envois commerciaux dont la vente par correspondance représente une part importante (en 1967, 50 millions d'objets)).

Le trafic des paquets-poste est en expansion continue. Selon certaines études de marché, il pourrait atteindre 600 millions de paquets en 1985.

Financièrement, le trafic des paquets est équilibré.

L'élévation de 3 à 5 kg de la limite des poids actuelle paraît souhaitable. L'Administration des P.T.T. étudie en ce moment les problèmes que poserait pour la Poste sur divers plans (organisation, moyens d'action, etc.) l'adoption d'une telle mesure qui pourrait être réalisée dans un délai assez rapproché.

b) Colis postaux : Poids maximal : 20 kg.

Ce trafic est exécuté en France continentale par la S.N.C.F. au nom et sous le contrôle de l'Administration des Postes. Il n'existe plus en régime intérieur français; il est limité aux échanges entre la France continentale, la Corse, les Départements et Territoires français d'outre-mer et les pays étrangers.

c) Participation de certains bureaux de poste au service des petits colis et colis familiaux d'un poids maximum de 20 kg et des colis postaux.

Il s'agit essentiellement de petits bureaux ruraux (5.500 environ) situés dans des localités dépourvues de gare ou non visitées par un service de ramassage et de distribution organisé par la S.N.C.F. Le trafic de l'espèce est généralement faible et de caractère marginal (450.000 colis déposés ou livrés dans ces bureaux).

3.- NECESSITE D'UNE REVISION DE LA POLITIQUE DE LA S.N.C.F.

Face à la concurrence des autres parties prenantes sur le marché du transport de détail, transporteurs publics routiers et groupeurs ferroviaires, la S.N.C.F. a vu se dégrader progressivement la situation de son trafic.

3.1. - La diminution du tonnage traité et l'insuffisance des recettes par rapport aux dépenses.

Appréciée sur une dizaine d'années, l'évolution du trafic de la S.N.C.F. fait ressortir une dégradation continue qui tend à s'accélérer; 2,35

millions de tonnes en 1967 et 2,03 millions en 1968 contre 3,31 millions de tonnes en 1957 pour l'ensemble des "expéditions de détail".

Par contre, nous l'avons vu pendant la même période le trafic de groupages (au tarif n° 100) augmente régulièrement et dépasse celui propre à la S.N.C.F.

Pour cette même période les envois du régime express passent de 0,1 million de tonnes à 0,14 million de tonnes pour les expéditions express et de 0,09 million de tonnes à 0,14 million de tonnes pour les colis express.

L'incidence financière d'une telle situation se traduit pour 1967 par un déséquilibre des recettes et des dépenses intéressant ces régimes et par un bilan déficitaire, bien que les tarifs de détail aient subi depuis 1965 des augmentations supérieures à celles de tarifs par wagons complets (28 % contre 17 %), les recettes ne couvrent pas les charges marginales.

Le "livre blanc" consacré à la S.N.C.F. (page 52) indique en effet : (chiffres de 1967)

- pour le régime accéléré (expéditions de détail et petits colis) les recettes sont de 914 millions de francs et les charges marginales sont de 956 millions de francs ;

- pour les transports en régime express (expéditions express et colis express) les recettes sont de 240 millions de francs et les charges marginales de 309 millions de francs.

Ces chiffres montrent que le régime express est nettement plus déficitaire que le régime accéléré (c'est-à-dire le régime normal des expéditions du rail). Ce régime est cependant très apprécié de la clientèle puisque son tonnage annuel augmente. Il est par contre grevé de sujétions assez lourdes dans les opérations terminales et il suffirait de lever celles-ci, qui ne paraissent pas d'ailleurs inéluctables pour approcher l'équilibre marginal, comme nous le verrons plus loin (4.2.1.).

Il y a également lieu de signaler que les petits colis du régime accéléré, dont le tonnage annuel est d'environ 425.000 tonnes, restent à un niveau stable et qu'ils couvrent leurs dépenses marginales. Il en est de même des transports de presse (250.000 t par an) qui procurent une recette totale de 64 millions (y compris 32 millions de participation de l'Etat).

Enfin il faut noter que le tarif 100, s'il correspond - et c'est normal - à un chiffre d'affaires S.N.C.F. réduit pour un tonnage très important, couvre largement les dépenses marginales, que ses recettes dépassent de 0 à 9 %.

3.2 - Les causes

Le déclin de l'activité "détail" de la S.N.C.F. résulte de causes multiples.

3.2.1. - Le succès insuffisant de la desserte en surface.

Réussie sur le plan technique, avec la réduction du nombre des gares

affectées au trafic de détail et avec un meilleur chargement moyen des wagons utilisés pour le détail, la desserte en surface a, par contre, échoué du point de vue de la recherche d'une meilleure coordination des moyens entre la S.N.C.F. et les groupeurs ferroviaires.

La recherche des co-chargeurs, des co-ramassages et (à un moindre degré) des co-distributions (1) s'est en effet heurtée à des difficultés multiples :

- par souci de conserver leur personnalité commerciale ; les groupeurs ont tenu à continuer d'assurer eux-mêmes leurs enlèvements et leurs livraisons pour les parcours terminaux ;

- les groupeurs ont une organisation fondée sur l'exploitation d'un certain nombre de relations spécialisées, en fonction de la localisation de leurs agences ou de leurs correspondants. Limités à ces relations, ils peuvent garantir une bonne qualité de service par leurs propres moyens, sans avoir recours à la collaboration de la S.N.C.F. ;

- le grand nombre des entreprises de groupage et leur dispersion empêchaient la S.N.C.F. de traiter avec celles-ci de manière rationnelle et homogène les conditions dans lesquelles pouvait s'établir l'unité d'exploitation recherchée ;

- la S.N.C.F. n'a pas eu l'entière liberté du choix des desservants en surface.

3.2.2. - la politique suivie à l'égard des groupeurs

La politique suivie par la S.N.C.F. a essayé de concilier l'objectif de maintenir la clientèle des groupeurs et celui de conserver à la S.N.C.F., dans de bonnes conditions, un trafic d'expéditions de détail important et rémunérateur. On peut dire que la recherche de cet équilibre a pratiquement échoué comme le montrent les chiffres ci-dessus. Fortement concurrencée par les groupeurs, qui selon toute vraisemblance obtiennent une partie des trafics par expéditions qu'elle perd régulièrement, la S.N.C.F. a gardé jusqu'à présent une position de relative neutralité vis-à-vis de ceux-ci.

Les tarifs, les conditions dont peuvent bénéficier les groupeurs, notamment en ce qui concerne les locations de terrains situés dans les emprises de la S.N.C.F. ont favorisé le basculement du trafic vers les groupages. Le produit des tarifs de groupages, qui correspond à la part de la traction de la S.N.C.F., est relativement faible (155 millions de francs pour 3 millions de tonnes), en raison de la part limitée que prennent les dépenses de traction dans le prix du transport de bout en bout.

L'action commerciale de la S.N.C.F. a été entravée par cette situation, en raison des possibilités de concurrence existant entre le secteur des expéditions S.N.C.F. et celui des groupages que la S.N.C.F. veut ménager.

3.2.3. - les mauvaises conditions d'exploitation des quais -

Une autre raison expliquant les pertes de trafic de la S.N.C.F. tient aux mauvaises conditions générales d'exploitation des quais :

(1) On estime que la co-distribution est en fait pratiquée par 15 % des envois.

- d'une part, la dispersion des quais appartenant à la S.N.C.F. et des quais appartenant aux groupeurs dans une même localité a constitué une gêne considérable pour les opérations de regroupement qu'envisageait la S.N.C.F. dans le cadre de sa réforme de 1965 et la recherche d'une meilleure utilisation des quais et halles de déchargement en a été rendue beaucoup plus difficile ;

- d'autre part, l'organisation des quais appartenant à la S.N.C.F. se révèle en règle générale nettement plus coûteuse que celle à laquelle peuvent parvenir les groupeurs ou les transporteurs routiers. La nature du trafic traité, plus dispersé pour la S.N.C.F. ainsi que la nécessité d'entretenir sur tout le territoire des quais, dont les conditions d'exploitation sont variées, jouent un rôle non négligeable dans cette situation ; elles ne peuvent cependant l'expliquer totalement et il est apparu à la Commission que des causes techniques (importance des opérations administratives ou matérielles, des écritures, de reconnaissance des colis, de taxation, etc...) comme des raisons tenant à la qualité de l'organisation en place n'étaient pas étrangères à ces coûts élevés. La S.N.C.F. procède d'ailleurs actuellement à une étude détaillée de ces causes de majorations qu'elle espère éliminer ou tout au moins atténuer.

3.2.4. - L'inadaptation aux demandes de "service complet" de la clientèle.

La qualité du service commercial notamment la régularité et la rapidité du transport sont essentiellement une des exigences fondamentales de la clientèle en matière de transport de détail.

Or, la S.N.C.F. se trouve relativement mal placée par rapport à ses concurrents qui tentent tous d'offrir un service aussi complet que possible :

- si, en moyenne, les délais et conditions du transport de détail par la S.N.C.F. peuvent être considérés comme satisfaisants, ses concurrents sont souvent plus compétitifs sur des relations privilégiées.

- l'organisation S.N.C.F. s'avère souvent plus complexe.

- l'action commerciale de prospection de la clientèle reste insuffisante, car elle est enfermée dans des cadres trop rigides. Elle paraît notamment très insuffisante pour les trafics internationaux ;

- la S.N.C.F. ne consent pas de délais de paiement ;

- les interruptions de service dues aux grèves éloignent de la S.N.C.F. un certain nombre de clients ;

- surtout la possibilité d'offrir le "service complet" demandé par les usagers est plus restreinte pour la S.N.C.F. que pour les groupeurs ou les transporteurs, en raison de :

- l'insuffisance des installations adaptées à cette fonction : entrepôts, services annexes (emballage - magasinage, etc...) ; (toutefois la S.N.C.F. envisage la création d'un organisme ad hoc).

- le manque de personnel suffisamment qualifié pour effectuer les opérations annexes du transport ;

- la difficulté de parvenir à une organisation commerciale souple pour prendre en compte et facturer ces opérations annexes, laissant aux responsables une autonomie de gestion suffisante.

4. - SOLUTIONS A EXAMINER

4.1. - L'abandon du trafic "expédition" de la S.N.C.F.

La dégradation actuelle de la situation des transports de détail exécutés par la S.N.C.F. amène à rechercher très rapidement des solutions susceptibles de remédier à celle-ci .

L'abandon par la S.N.C.F. de son trafic "expédition" constitue une des hypothèses à examiner.

L'annexe du rapport du groupe de Travail des Entreprises Publiques présidé par M. Simon NORA, consacrée à la S.N.C.F. comporte le passage suivant qui évoque cette possibilité :

"Le trafic des colis et du détail est actuellement à l'origine de pertes très importantes qui, de même que pour le trafic des omnibus, peuvent s'analyser comme des transferts aveugles de la part de l'Etat. Ce trafic fait l'objet de la réforme en surface dont les objectifs ont été rappelés plus haut; celle-ci n'a pas encore produit les économies que l'on peut en attendre. Toutefois, vu l'ampleur de l'insuffisance d'exploitation, le chemin de fer sera conduit pour couvrir ses coûts à augmenter très sensiblement ses tarifs, et à donner plus largement prise encore à la concurrence. A plus long terme on peut se demander quel sera l'avenir du rail pour ce type de trafic : le mode d'acheminement actuel qui comporte des dessertes terminales routières et le parcours principal par fer implique deux ruptures de charge qui pèseront de plus en plus lourd sur les prix. Aussi peut-on envisager la disparition progressive de ce trafic si toutefois ses coûts sont véritablement traduits par les tarifs ; le transport routier apparaît en effet techniquement mieux placé à long terme pour assurer cette activité".

Pris à la lettre, ce document paraît aller jusqu'à envisager - à long terme, il est vrai - de renoncer à toute utilisation au rail pour les transports de détail. Nous croyons qu'en réalité, le rapport NORA visait essentiellement l'activité "expédition de détail" directement exercée par la S.N.C.F., les expéditions ferroviaires par des groupeurs devant subsister. En effet, les deux ruptures de charge auxquelles le rapport fait allusion subsisteront toujours dans les transports de groupage, quelle que soit la technique d'exécution du transport principal, dont on ne voit pas de raison d'exclure le fer ; cette exclusion bouleverserait l'activité des entreprises de groupage et rendrait inutile les nombreux investissements constitués par les quais de transbordement ferroviaires. Aucun pays, d'ailleurs, ne paraît envisager, même à long terme, un monopole de la route dans les transports de détail. La part du rail et de la route dans le transport principal résultera du jeu de la concurrence.

Le Groupe de Travail s'est donc borné à examiner l'hypothèse où la S.N.C.F. cesserait d'organiser elle-même le trafic "expéditions de détail", mais continuerait à offrir ses services aux groupeurs aux conditions d'un "tarif 100".

Même ainsi restreinte, cette hypothèse ne lui a pas semblé devoir être retenue :

- d'une part en effet, les directives données au groupe citent parmi les orientations, dont il lui faut tenir compte "le maintien au moindre coût d'un service satisfaisant pour les usagers". Il est certes réel que l'obtention de cet objectif n'implique pas nécessairement l'obligation de transporter par fer, eu égard à la multiplicité des moyens de transport disponibles. Mais il apparaît également que si la S.N.C.F. ramenait son rôle à celui de simple tractionnaire, le transfert aux nouveaux responsables du transport de détail, groupeurs et transporteurs routiers, de la charge de satisfaire les besoins des usagers, se heurterait à des difficultés non négligeables.

4.1.1. - Le recours aux groupeurs

Le transfert aux groupeurs de l'ensemble du service "rail" se heurterait aux difficultés ci-après :

- l'implantation des groupeurs est beaucoup moins complète que celle dont dispose actuellement la S.N.C.F. sur l'ensemble du territoire.

- la profession reste très dispersée et toutes les entreprises doivent avoir recours à des correspondants dès qu'elles veulent expédier des envois dans des zones où elles ne sont pas implantées.

- les groupeurs eux-mêmes ne semblent pas disposés à reprendre dans une organisation d'ensemble avec obligation de service public le trafic des expéditions de détail de la S.N.C.F. ; cette reprise se traduirait par une grande complexité de la tâche des groupeurs et par un accroissement de leurs coûts.

- les installations des groupeurs ne permettraient pas de reprendre le trafic abandonné par la S.N.C.F. : l'exiguïté de nombreux entrepôts, l'éloignement des gares rendent problématique l'absorption de ce trafic dans les trafics de groupage.

- sans doute en abandonnant le trafic, la S.N.C.F. pourrait envisager de mettre à la disposition des groupeurs les halles terminales qu'elle même n'utiliserait plus.

Mais la situation de ces halles, dans de nombreuses localités se prête mal à une exploitation dont la S.N.C.F. n'aurait pas la maîtrise.

4.1.2. - L'utilisation des transporteurs routiers.

Les difficultés rencontrées pour faire passer le trafic de détail de la S.N.C.F. aux groupeurs se retrouveraient dans l'hypothèse d'un transfert aux transporteurs routiers.

- Plus encore que les groupeurs ceux-ci exécutent les transports de détail sur des relations spécialisées sur lesquelles ils peuvent envoyer des véhicules complets. La reprise du trafic ferroviaire les amènerait à créer les services de correspondance que beaucoup ne possèdent pas. Elles les obligerait en outre à des transbordements systématiques, qu'ils évitent actuellement dans toute la mesure du possible.

- disposant d'installations plus sommaires que les groupeurs, beaucoup de transporteurs devraient s'équiper en vue de ces transbordements et développer leur propre infrastructure. Ceux qui développeraient ainsi leur réseau accroîtraient leurs coûts par rapport à leurs concurrents qui limitent leurs trafics à des relations spécialisées.

4.1.3. - D'autre part le maintien de la formule des expéditions peut se révéler rentable pour la S.N.C.F.

Sur le plan commercial, l'amputation du secteur du détail aurait en effet pour conséquence de réduire aux seuls wagons et trains complets l'activité de la S.N.C.F. en matière de marchandises, la privant ainsi de la possibilité de présenter à ses clients un éventail de services important et diversifié.

Sur le plan financier, le bilan des trafics en cause est certes actuellement déficitaire si les expéditions de détail constituent un pourcentage élevé des recettes tarifaires de la Société Nationale (1067 MF en 1967 sur un total de 5384 MF). Mais ce déficit ne semble pas inéluctable s'agissant d'une activité en expansion dont l'avenir n'est pas affecté d'une menace de récession globale et dont l'exercice peut permettre de créer et maintenir des liens commerciaux utiles et rentables. Le rendement des transports de détail ne se situe en définitive qu'assez faiblement au-dessous du coût marginal (- 8 % en 1967) et l'analyse autorise à penser que des aménagements de régime et des améliorations dans les conditions d'exploitation devraient aboutir à rétablir l'équilibre financier, voire à dégager un léger "péage".

4.1.4. - Par ailleurs, l'abandon du trafic "Expéditions" constituerait une décision définitive, sur laquelle il ne peut être envisagé de revenir ultérieurement. En effet, le fonctionnement des services qui exécutent ces trafics devrait être totalement interrompu, et à supposer qu'ils puissent être reconstitués, les courants commerciaux attachant actuellement la S.N.C.F. et la clientèle concernée seraient pratiquement impossibles à recréer.

Il semble donc de bonne politique de n'envisager l'adoption d'une solution aussi irréversible qu'après avoir d'abord mis en oeuvre un effort de réforme, dans l'hypothèse où cet effort se solderait par un échec.

4.1.5. - L'aspect social du problème -

Il y a lieu enfin de souligner l'acuité du problème social, qu'entraînerait l'abandon total des trafics d'expédition de détail. L'importance du personnel employé à ce service (environ 17 000 agents) placerait évidemment la S.N.C.F. devant un problème aigu de reconversion.

4.2. - Possibilité de réforme du régime existant

4.2.1. - Réforme du trafic express : (RE)

Des propositions présentées par la S.N.C.F. dans ce domaine sont déjà entrées en vigueur le 19 août dernier. La réforme tend à réduire les insuffisances d'exploitation engendrées par ce service tout en adaptant la prestation offerte à la réalité des besoins de la clientèle.

Le nombre des localités desservies est ramené de 24375 à 7075 mais le trafic des 17300 localités supprimées est négligeable : 3 % du trafic total environ.

Enfin en ce qui concerne la livraison des colis à la clientèle la longueur relative de l'acheminement terminal par voie routière peu compatible avec le caractère urgent de l'expédition a conduit à modifier radicalement les pratiques actuelles ; en effet dès l'application de la réforme la règle sera la livraison en gare, exception faite pour les agglomérations importantes où la livraison sera assurée à domicile (1000 localités environ).

Une plus stricte adaptation des prix de transport aux prix de revient a été recherchée et il en résulte une augmentation moyenne des prix de 2 % pour les colis express et 15 % pour les "expéditions express".

Enfin pour la Région Parisienne une taxe sera perçue pour l'acheminement vers la gare expéditrice des envois remis dans les établissements de Paris et de la banlieue.

4.2.2. - Réforme du trafic d'expédition de détail (régime accéléré)

Cette première réforme ne suffit pas à porter les recettes au niveau des dépenses marginales. Mais il aurait été inopportun d'agir trop brutalement. Une seconde étape peut être envisagée (suppression de dessertes et aménagement de tarifs) qui permettra de rendre rentable le trafic express. On doit arriver à un équilibre en limitant le nombre de relations desservies et en faisant payer au prix coûtant les opérations terminales, puisque le trafic express, utilisant les trains de voyageurs, peut ne comporter que des dépenses de traction marginales très faibles. Sur les rares relations où il est nécessaire de lui affecter des wagons spéciaux ou trains spéciaux, le volume de trafic est important et l'opération est payante.

On notera d'ailleurs qu'en Grande Bretagne, le trafic express subsiste, et cela sous la gestion directe des Brietish Railways.

Les mesures envisagées intéressent la tarification et l'organisation technique du transport.

Une large déperéquatation des prix actuellement pratiqués est à l'étude afin de les rapprocher des coûts et d'améliorer ainsi la position de la S.N.C.F. face à la concurrence.

Dans ce but également les coupures de poids et les majorations affectant les colis encombrants seraient revues et adaptées afin que cessent les pratiques qui tendent à diriger automatiquement sur la Société Nationale les transports peu rentables des marchandises de faible densité.

Les nouveaux tarifs seraient aussi d'utilisation simplifiée et la solution qui sera en définitive retenue comportera la création de tableaux de prix à double entrée donnant directement le prix total du transport (livraison comprise) pour chaque coupure de poids et chaque numéro de prix (les numéros de prix exprimant la nature et la qualité de la relation).

Au plan technique, compte tenu des enseignements fournis par la mise en oeuvre de la desserte en surface, le nombre des gares de concentration de détail (G.C.D.) sera progressivement ramené de 186 à 140 ; ce dernier chiffre étant actuellement considéré comme optimum qui sera rapidement atteint par étapes successives.

Bien que la S.N.C.F. ne paraissait pas l'envisager actuellement, on pourrait également renoncer à la desserte de localités pour lesquelles il ne serait pas possible dans le cadre de la nouvelle organisation d'assurer dans de bonnes conditions (fréquence insuffisante) le ramassage et la livraison des colis.

Des études actuellement en cours portant sur les opérations terminales devraient aboutir prochainement et permettre d'alléger les travaux administratifs (écritures, reconnaissances des colis, taxation) dont le coût reste très élevé.

L'ensemble de ces réformes sera valorisé par le développement en cours de l'action commerciale menée par la S.N.C.F. dans le domaine du transport de détail en même temps que pourra être réalisée une révision adéquate du tarif 100.

4.2.3. - La portée de ces réformes

Les mesures dont l'application interviendra à court terme sont de nature à améliorer sensiblement les résultats d'exploitation des transports de détail en attirant une fraction nouvelle de clientèle et en réduisant les charges.

Ces réformes conduisent à rapprocher le prix de service public de son coût réel, mais l'objectif à atteindre est évidemment que les produits de ces services puissent couvrir au moins leur coût marginal et la part des frais généraux de la S.N.C.F. qui seraient "éludables" si le trafic de détail disparaissait.

A cet égard certaines constatations sont encourageantes. L'insuffisance actuelle des recettes au-dessus du marginal n'est pas considérable (8 % pour les expéditions de détail). Les mesures énumérées plus haut (réduction du nombre de G.C.D., allègement des opérations terminales, déperéuation de tarifs) devraient permettre de la résorber.

Il est à craindre cependant que l'ensemble de ces mesures ne permettent que de stopper la dégradation de la position de la S.N.C.F. sur le marché des Transports de détail sans toutefois renverser la tendance car la nouvelle approche proposée ne prend en compte qu'une partie des éléments qui commandent l'accès au marché ; l'action sur les tarifs, (déperéuation, simplification), était certes indispensable, mais de plus en plus le choix des chargeurs en ce domaine est déterminé par la qualité et l'étendue du service offert ; rapidité, garantie des délais, prestations complémentaires, l'exemple anglais, qu'il soit tiré de l'expérience des entreprises routières ou du service des transports de colis dans les trains de voyageurs des British Railways, comme les résultats de l'enquête menée dans les départements du Doubs et de la Vienne auprès des transporteurs privés (Annexe n° II) confirment que le niveau des tarifs encore qu'important ne constitue plus l'élément essentiel qui détermine le choix de l'exécutant du transport.

En définitive les réformes proposées ne font qu'améliorer un régime devenu désuet et les premiers résultats favorables qu'elles permettront d'enregistrer risquent de ne pas se prolonger dans un marché en évolution qui tend à intégrer l'ensemble des fonctions de distribution physique de marchandises et dans lequel la part relative du transport tend à diminuer.

Alors que la satisfaction des besoins du marché exige des services complets, que les prestations réclamées doivent être à la fois diversifiées et adaptées cas par cas, la Société Nationale ne peut opposer à la concurrence qu'une organisation technique et commerciale inadéquate. Enfin, dans une grande mesure la S.N.C.F. n'a pas la possibilité de choisir le mode de transport le mieux adapté techniquement et économiquement aux services qui lui sont demandés ; le recours à l'affrètement de moyens routiers est limité et manque de souplesse ; ainsi la Société Nationale, dont les activités sont pratiquement limitées au transport par fer a orienté ses efforts vers la promotion de son produit plus que sur l'exploitation des possibilités de marché.

A la lumière de ces constatations il apparaît donc que les réformes en cours ou envisagées, indispensables dans l'immédiat, ne porteront pas remède à terme à l'inadaptation de la structure et des moyens de la S.N.C.F. aux conditions posées par le transport de détail.

4.3 .- Propositions pour une organisation nouvelle

Or il est parfaitement possible que la S.N.C.F. tente avec succès une transformation de ces structures ; la Commission estime que la solution devrait être cherchée dans la mise en oeuvre d'une gestion autonome du transport de détail.

En Angleterre c'est la séparation du service de détail qui est à l'origine de son développement dans les entreprises du secteur nationalisé routier ou ferroviaire.

Sans qu'il soit dès maintenant nécessaire de préciser la nature juridique ou le statut de l'organisation à créer regroupant les moyens propres de la Société et de ses filiales spécialisées, il est possible de définir l'orientation de ces nouvelles structures.

L'organisation devrait pouvoir :

- assurer le transport de bout en bout ainsi que les prestations et services accessoires (en liaison notamment avec la société de gestion d'entrepôts en cours de création). Il faut donc lui donner les moyens de proposer sous sa seule responsabilité l'exécution d'un service complet ;

le recours à la participation de tiers concurrents constituant l'exception sauf réciprocité (1).

- exécuter certains transports uniquement par la route soit par ses moyens propres soit par accord avec des entreprises routières (et notamment le transport d'expéditions groupées pour lesquelles la liaison ferroviaire serait mal adaptée).

- faciliter à certains transporteurs routiers qui paraissent le souhaiter, l'utilisation de la traction ferroviaire

(1) Les British Railways estiment que la gestion directe est plus avantageuse en même temps que préférable techniquement et commercialement ce mode présente plus de souplesse et assure une meilleure liaison entre les services routiers et ferroviaires. Des raisons commerciales et notamment la crainte de voir le trafic leur échapper militent dans ce même sens. Bulletin de l'A.J. du Congrès des Chemins de Fer - Déc. 65 - P. 767.45.

- développer l'utilisation des containers dans la mesure nécessaire.

L'organisation nouvelle se comporterait comme un groupeur lié à la Société Nationale dont il constituerait un des moyens d'accès au marché du transport et qui utiliserait un certain nombre de ses moyens d'action, notamment :

les quais d'expédition

les halles de manutention

le réseau de télécommunication et les moyens d'informatique

L'organisme jouirait d'une gestion individualisée et autonome susceptible de préserver son dynamisme et la souplesse de ses interventions. Naturellement ses comptes seraient totalement distincts de ceux de la S.N.C.F.

Cette formule conduirait vraisemblablement un certain nombre de groupeurs ferroviaires soit à adhérer à l'organisation, soit à regrouper leurs moyens.

La réalisation et le succès de cette opération s'inscriront bien dans le cadre plus large de la réforme de la S.N.C.F. dont ils constitueraient, dans une certaine mesure un test, car l'autonomie et la responsabilité, caractéristiques du nouvel organisme, sont aussi à la base de cette réforme.

Enfin la très complète implantation territoriale de l'organisme, assortie de la possibilité de faire payer les services à leur coût réel, permettrait d'assurer, dans les meilleures conditions, la satisfaction des besoins des usagers, sans qu'il soit nécessaire d'imposer une obligation de service public.

4.4. - La situation des transports routiers publics.

La solution proposée par le groupe de travail laisse jouer librement la concurrence et l'on peut être certain que le transport routier continuera à bénéficier automatiquement par sa souplesse, d'une part importante de l'accroissement régulier du trafic de détail et d'un report certain vers la route du transport ferroviaire à faible distance.

Au cours des auditions auxquelles elle a procédé, la Commission a retenu pour les examiner de plus près deux points particuliers, qui lui avaient été soumis d'une part par les groupeurs, d'autre part par les transporteurs publics routiers spécialisés dans le détail :

- la présentation des lots de 1 à 3 tonnes dans les Bureaux Régionaux de Fret ;
- la création d'une mention de service régulier pour les transports de détail.

4.4.1. - Le problème des lots de 1 à 3 tonnes dans les Bureaux Régionaux de Fret.

Ne sont réglementairement dispensés du passage aux bureaux régionaux de fret que les envois de moins de 3 tonnes pour toutes distances et que les

envois de 3 tonnes et plus, à moins de 200 km (1) .

Toutefois et bien qu'il n'y ait aucune obligation réglementaire le Centre National des bureaux régionaux de fret a décidé depuis 1965 :

- d'accepter les lots de 1 à 3 tonnes à condition que le prix de transports offert pour ceux-ci soit au moins égal ou payant pour 3 tonnes tel qu'il résulte de la tarification routière onligatoire ;

- de ne pas accepter les lots de moins d'une tonne.

Cette décision a depuis entraîné des remarques de la part des commissaires-groupeurs qui pensent que cette pratique est une des raisons d'un avilissement des prix des transports de détail.

Une enquête réalisée en 1968 par le Centre National des bureaux régionaux de fret, a porté sur ce problème. Elle a notamment montré que :

- les tonnages offerts pour les envois de 1 à 3 tonnes sont limités : ils représentent pour un mois d'enquête environ 3 600 tonnes (1,27 % du tonnage offert pendant le mois d'enquête), soit environ 40 000 tonnes par an et 2 000 offres de fret pour 27 000 offres reçues dans le mois (9,33 % des offres du mois) ;

- les régions d'où partent la majorité de ces envois et les régions de destination correspondent très exactement aux régions dans lesquelles les expéditions et les réceptions des trafics de détail sont importants ;

- les prix offerts pour ces envois sont, dans une très large mesure, égaux ou supérieurs aux prix de la tarification routière 85 % dans les bureaux régionaux de fret qui ont les résultats les meilleurs - 50 % dans les bureaux régionaux de fret les moins bien placés. Les prix inférieurs à ce chiffre se situent d'ailleurs dans une fourchette de 10 % en moins par rapport à ces prix.

Si les résultats de cette enquête semblent circonscrire le problème à un certain nombre de bureaux de fret, il faut néanmoins souligner que l'alignement des prix des lots de 1 à 3 tonnes sur les prix de la tarification routière obligatoire peut constituer une base de taxation trop faible.

Les prix tarifés pour les faibles conditions de tonnage ont en effet un niveau moyen assez bas, qui retentit sur les prix que pratiquent les groupeurs pour des envois de poids équivalent.

Une remise en ordre des tarifs routiers obligatoires, que le Comité National Routier envisage dans le cadre d'un projet de réforme tarifaire actuellement en préparation, devrait permettre de résoudre ce problème.

4.4.2. - La création d'une mention de service régulier pour les transports de détail.

Evoquée dans les auditions auxquelles la Commission a procédé, la création d'une mention particulière pour les transports de détail, permettant de garantir notamment la régularité du service pour les usagers, constituerait, pour ses tenants, un moyen efficace pour mieux organiser le transport de détail par route.

(1) Certains transports spéciaux, les envois de groupage de plus de 3 tonnes transportés de dépôt à dépôt du commissionnaire, les transports internationaux sont également dispensés du passage aux bureaux régionaux de fret.

Cette mention, qui serait accordée aux seuls transporteurs publics réguliers effectuant des transports de détail, renforcerait les obligations qu'entraîne actuellement la mention de "service régulier" instituée par le décret du 8 mai 1961, mais applicable à tous les transports publics routiers qui satisfont aux prescriptions d'un règlement-type d'exploitation.

Il n'a pas paru toutefois à la Commission que cette proposition doive être retenue :

- elle constituerait en effet un recul très net par rapport à une politique générale des transports qui tend à rendre une plus grande liberté commerciale aux différents modes de transport, puisqu'elle aboutirait à continger plus étroitement un secteur particulier du transport public routier en limitant d'une part le nombre des exploitants et en enfermant ceux-ci dans un cadre précis ;

- elle pourrait avoir une incidence défavorable pour l'économie du transport routier : outre le fait qu'elle aurait pour effet de protéger les entreprises actuellement installées contre la concurrence des autres transporteurs, elle irait contre la tendance générale des transporteurs routiers à compléter leurs envois par lots avec des envois de détail ;

- elle paraît également difficile à mettre en application : elle obligerait en effet à des distinctions délicates entre transporteurs de détail et transporteurs de lots et amènerait l'Administration à envisager le contrôle de cette activité dans des conditions extrêmement difficiles ;

- elle serait enfin sans incidence pour les commissionnaires de transport qui effectuent leurs groupages par route et qui échapperaient aux obligations pesant sur les transporteurs publics routiers.

De même la suggestion faite à la Commission par la C.N.R. de répartir le trafic entre la S.N.C.F. et les transporteurs routiers par une affectation exclusive des axes à l'une ou aux autres, impliquerait des contraintes qui ne sont pas compatibles avec l'orientation de la politique des transports.

4.4.3. - Les problèmes posés par la réduction du nombre des localités bénéficiant de la D.E.S.

Les solutions à ces problèmes pourraient être recherchées dans trois directions.

- d'une part, le dynamisme actuel des transports routiers permet d'envisager que des initiatives locales se manifesteront spontanément dans ce domaine afin de satisfaire la demande de transports détail.

- D'autre part, le rôle des autobus ruraux déjà appréciable dans le ramassage et la distribution de colis pourrait être développé : cette activité procure aux exploitants des recettes complémentaires qui seront d'autant plus recherchées que la fréquentation des lignes d'autocar rurales tend à baisser régulièrement. La formule de l'autobus mixte (voyageurs-marchandises) déjà utilisée dans certaines régions devrait satisfaire une part importante des besoins de transports dans les zones rurales.

- Dans le même ordre d'idées l'ouverture de nouveaux bureaux de poste au service des petits colis et colis familiaux d'un poids maximal de 20 kg et de colis postaux pourrait être envisagée lorsque l'Administration des Postes disposera des moyens nécessaires à leur transport et à leur distribution.

- Enfin, il serait souhaitable que le projet de relèvement du poids de paquets poste de 3 à 5 kg puisse progressivement être réalisé.

Dès que l'application de cette mesure sera possible, les services offerts par la Poste complétant les moyens de transports évoqués ci-dessus permettront de pallier les inconvénients nés de la contraction de la desserte en surface.

ANNEXE I

Décision constitutive de la Commission

Article 1er -

Il est constitué une Commission chargée d'étudier les problèmes posés par le transport des marchandises sous la forme d'expédition de détail.

Article 2 -

La Commission est composée comme suit :

a) au titre du Ministère des Transports :

M. COQUAND, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, Président de la 5ème Section du Conseil Général des Ponts et Chaussées, Président.

- le Chef du Service des Transports Routiers et des Transports Urbains ou son représentant ;
- le Chef du Service des Chemins de Fer ou son représentant ;
- le Chef du Service des Affaires Générales ou son représentant ;
- l'Inspecteur Général des Voies ferrées secondaires et des Transports Urbains .

MM. DUPONT et SOUBEYRAND, Chefs de services régionaux de l'Equipement ;

M. COLAS, Directeur départemental de l'Equipement .

b) au titre des autres départements ministériels :

- un représentant du Ministère de l'Economie et des Finances (Direction du Budget) ;
- un représentant du Commissariat Général du Plan d'Equipement et de la Productivité ;
- un représentant de la Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale ;
- un représentant du Ministère des Postes et Télécommunication .

*

* * *

Les fonctions de rapporteur seront assurées par :

MM. DEBEUSSCHER, Administrateur Civil (Service des Transports
Routiers et des Transports Urbains) ;

HARRBURGER, Attaché principal d'Administration (Service
des Chemins de Fer)

*

* * *

Le Secrétariat administratif sera assuré par le Service des Chemins
de fer.

Article 3 -

La Commission pourra entendre toute personnalité dont la parution
lui paraîtra utile et prendre les contacts voulus avec les Départements minis-
tériels n'ayant pas de représentants en son sein.

Article 4 -

La Commission devra déposer ses premières conclusions le 31 décem-
bre 1968.

Paris, le 25 Octobre 1968

Jean CHAMANT

Directives pour la Commission chargée
d'étudier les problèmes posés pour le transport de
marchandises, sous la forme d'expédition de détail

L'assainissement des comptes d'exploitation des entreprises nationales rend nécessaire une réforme fondamentale des modalités de gestion et de contrôle de ces entreprises.

En ce qui concerne la S.N.C.F. en particulier, le Gouvernement est résolu à procéder rapidement à une révision de la convention de 1937, révision qui doit permettre le rétablissement à moyen terme de l'équilibre financier de cette société.

Cet objectif s'inscrit dans le cadre général d'une politique de libéralisation de gestion, de plus grande autonomie de la S.N.C.F. et doit être poursuivi en tenant compte des décisions à intervenir sur le plan international au niveau de la Communauté Economique Européenne.

Il implique :

- la normalisation des comptes de la S.N.C.F. éliminant les conséquences des interventions de l'Etat faussant l'égalité de traitement entre les différents modes de transports ;
- une nouvelle définition des obligations de services publics qui devront être spécifiquement compensées.

Il apparaît que la nécessité de maintenir de telles obligations, dont le principe sera en tout état de cause retenu, doit être cernée avec rigueur tant en ce qui concerne les voyageurs, en particulier sur les courtes distances, que les marchandises et notamment le trafic de petits colis, des expéditions de détail, des colis et expéditions "express".

Une Commission spécialisée est chargée de l'étude d'un service de transports publics de voyageurs à courte distance et une autre de l'étude d'un plan d'ensemble des mesures à prendre dans le secteur des transports routiers de marchandises. Il importe que, parallèlement, un autre groupe analyse les problèmes que pose le transport des marchandises sous la forme visée ci-dessus et suggère les mesures à prendre en ce domaine en tenant compte de la double orientation suivante : maintien au moindre coût d'un service satisfaisant pour les usagers, rétablissement de l'équilibre financier de la S.N.C.F. qui sera dégagée de toutes ses obligations antérieures, notamment en ce qui concerne les localités à desservir et qui, de ce fait, peut être rapidement conduite à proposer de limiter la consistance de son service aux activités justifiées par son intérêt commercial .

La Commission devra procéder rapidement à une analyse de la situation actuelle, aussi exhaustive que possible, en liaison avec la S.N.C.F. et les autres secteurs professionnels et administration concernés : Administration des Postes et Télécommunications, messagers routiers, groupeurs, entreprises de vente par correspondance, etc...

Cette analyse devra porter à titre principal et dans un premier temps :

- sur l'évolution de la demande en milieu urbain et en milieu rural et sur les conditions pratiques dans lesquelles elle est satisfaite (volume, tarifs, régularité et qualité du service) ;
- sur la politique commerciale des différents transporteurs ;
- sur la motivation des usagers et le rôle économique des groupeurs, des messagers routiers, des entreprises effectuant des transports pour compte propre ;
- sur les connexités à établir soit avec les transports effectués pour le compte de l'Administration des Postes et Télécommunications et en utilisant les moyens de desserte dont dispose ce département, soit avec les transports de voyageurs sur courtes distances (trains omnibus et desserte en surface).

Paris, le 25 octobre 1968

Jean CHAMANT

ANNEXE II

Note sur le déroulement de l'enquête sur les transports de détail dans deux départements : le Doubs et la Vienne

L'enquête a été effectuée simultanément dans les deux départements pour les deux modes de transport de détail : transports publics (S.N.C.F., groupeurs et transporteurs routiers) et transports privés.

Elle a eu lieu pendant le mois de mars 1969, avec des durées plus ou moins longues selon les différents types de transport de détail.

I - LES TRANSPORTEURS PUBLICS

1.1. - La S.N.C.F.

Date des sondages :

Départements :

Nature	Sondage détail	Sondage petits colis
Durée	une semaine	une journée
Doubs	10 au 16 mars	12 mars
Vienne	3 au 9 mars	6 mars

Pour l'homogénéité des résultats, les chiffres des petits colis ont été multipliés par 6 (nombre de jours de travail par semaine dans une G.C.D.).

Ces sondages et leur dépouillement ont été effectués sous la responsabilité des chefs d'agence S.N.C.F. des gares de Besançon et de Poitiers.

Le dépouillement des résultats a eu lieu dans les semaines suivant les dates précitées.

- Des résultats très complets, tant en ce qui concerne les trafics des G.C.D. à G.C.D. au départ ou à destination des deux départements choisis, qu'en ce qui concerne les différents produits ou l'organisation propre de chacune des G.C.D. et des circuits de desserte.

- Des renseignements complémentaires ont été obtenus par la suite, notamment le tonnage confié au fer par les groupeurs.

1.2 - Les transports routiers publics et les groupements

- L'enquête a été menée par deux agents du Ministère des Transports, avec l'aide des Inspections Départementales des Transports. Expédiés à toutes les entreprises de quelque importance, vers la fin février, les questionnaires ont été relevés à partir de la mi-mars, après qu'un test ait eu lieu dans la semaine suivant leur envoi : 3 entreprises de taille différents dans chacun des deux départements ont ainsi été visitées avec l'aide de l'Inspecteur du département. Ces premières visites ont permis par la suite d'orienter certaines questions de l'enquête au cours des visites effectuées ultérieurement par les deux agents du Ministère.

- Le dépouillement des résultats a été réalisé par ces deux personnes à la fin de l'enquête.

- Les résultats obtenus ont permis de dégager l'importance croissante des transports de détail par la route, les principaux courants de trafics et la nature des produits transportés.

- Difficultés rencontrées au cours de l'enquête :

1°) pour prendre contact avec les personnes intéressées, surtout dans les petites entreprises

2°) pour obtenir des résultats annuels, significatifs : beaucoup ont pris un mois (certains deux) de référence. Seules les entreprises importantes ont pu communiquer des chiffres précis, au moins pour les tonnages et les courants de trafic.

Par contre, la nature des produits transportés, trop diversifiée dans les grandes entreprises, était le plus souvent mieux ventilée dans le cas des petites entreprises.

3°) Peu de transporteurs ont une idée précise de la part réelle du marché local qu'ils détiennent.

II - LES TRANSPORTEURS PRIVÉS .

Cette partie de l'enquête, réalisée à partir d'un échantillonnage pris dans le "listing I.N.S.E.E." répertoriant les véhicules utilitaires, a été effectuée sous la surveillance du Ministère des Transports.

- Le questionnaire avait été préparé par le C.E.E.R.F. (Centre d'études Economiques Régionales de Franche-Comté) en liaison avec la Direction des Transports Terrestres, par les soins du Groupe d'Etudes Economiques (G.E.E.).

1) Le Doubs :

Pour ce département, le C.E.E.R.F. avait la responsabilité de l'enquête.

- 600 questionnaires avaient été adressés à des transporteurs privés ou supposés tels. 290 soit 48 % ont été renvoyés. Il a été fait retour d'un certain nombre d'entre eux au C.E.E.R.F. pour complément d'informations, par l'intermédiaire des enquêteurs de cet organisme.

- Le dépouillement et le contrôle des résultats ont été effectués par le G.E.E. qui centralisait les réponses.

2) La Vienne :

Pour ce département la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Vienne avait la responsabilité de l'enquête.

- 800 questionnaires avaient été adressés à des transporteurs privés ou supposés tels. 270 soit 34 % ont été renvoyés. Il a été fait retour d'un certain nombre d'entre eux à la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Vienne pour complément d'informations par l'intermédiaire des enquêteurs, en l'occurrence, les étudiants de l'Ecole Supérieure de Commerce de Poitiers.

- Le dépouillement et le contrôle des résultats ont été effectués par le G.E.E. qui centralisait les réponses.

3) Difficultés rencontrées au cours de l'enquête :

Beaucoup plus nombreuses que pour l'enquête auprès des transporteurs publics, elles ont pour origine essentielle les causes suivantes :

1° Le "listing INSEE" n'était pas à jour ; plusieurs entreprises avaient entre temps disparu ou n'effectuaient plus de transport pour compte propre.

2° Peu d'enquêtés étaient en mesure de fournir des données précises sur leur trafic de détail et la majorité d'entre eux avaient du mal à interpréter les questions posées, compte tenu de l'objectif de l'enquête.

3° Dans un premier temps, un grand nombre d'entrepreneurs ont renvoyés le questionnaire en précisant simplement qu'ils n'étaient pas transporteurs.



Note sur les résultats obtenus au
cours de l'enquête auprès des différents transporteurs
de détail

I - DEPARTEMENT DU DOUBS .

Si les Expéditions par fer (groupeurs et S.N.C.F.) sont en nette augmentation, une légère baisse est enregistrée par la S.N.C.F. pour les Réceptions. Les motifs de cette décroissance sont difficiles à préciser, l'origine de ces marchandises n'étant pas le Doubs et la baisse de trafic n'étant pas à imputer à une liaison déterminée.

Il semble cependant qu'elle soit due :

- 1) à une concurrence routière assez forte, en particulier par les transporteurs chargeant du détail en complément de lots plus importants
- 2) quelques entreprises de moyenne importance, "alimentées" par le rail ont quitté le département du Doubs

II - DEPARTEMENT DE LA VIENNE.

L'importante chute des transports de détail effectués par la S.N.C.F. dans la Région de la Vienne est imputable à trois facteurs.

- 1) une concurrence très importante de la route pour des raisons de qualité de service : temps et irrégularité d'acheminement mais aussi de prix
- 2) des problèmes de desserte : certains correspondants assurant mal leur service (colis égaré, non respect des jours de passage, etc...) une importante réorganisation des circuits D.E.S. est en cours, complétée par un contrôle plus sévère.
- 3) plusieurs des entreprises les plus importantes du département qui initialement livraient directement dans toute la France au départ de la Vienne, ont constitué des stockages régionaux de leurs produits, desservis par camions complets.

En fait il s'agit d'une perte de trafic de détail au profit d'envois complets.

- Enfin, les groupeurs de ce département, qui sont également transporteurs semblent préférer la route au chemin de fer.

Note concernant l'enquête auprès des transporteurs
pour compte propre

Les remarques qui suivent sont valables pour les deux départements du Doubs et de la Vienne, tant en ce qui concerne les difficultés rencontrées au cours de l'enquête, que pour les résultats obtenus.

Les motivations pour lesquelles les entreprises visitées préfèrent effectuer leur propre transport plutôt que de la confier à des transporteurs publics sont sensiblement les mêmes dans l'un ou l'autre de ces deux départements (cf. tableau p. 2).

I - OBSERVATION CONCERNANT LE TONNAGE TRANSPORTE .

D'une manière générale,

1) les entreprises d'une certaine dimension, et suffisamment organisées, ne font pas de transports privés ou sauf cas très particulier

2) relativement peu de transporteurs privés, dépassent les limites du département où la distance des 150 km, et ressemblent être les parcours de plus de 3 à 400 kilomètres.

3) les chiffres indiqués en annexe I sont une estimation du trafic effectué par transports privés, faite à partir des résultats de l'enquête : 40 % environ des questionnaires distribués ont pu être utilisés pour le dépouillement.

II - MOYENS UTILISES POUR LES TRANSPORTS DE DETAIL.

En majeure partie, les véhicules appartenant à l'entreprise, la location n'entrant que pour une faible part - 9 % dans le Doubs et 4 % dans la Vienne - soit une moyenne de 6 % pour les deux départements.

Encore que les raisons généralement invoquées par ceux louant des véhicules sont celles du dépannage (panne d'un véhicule ou période de pointe) et du leasing (les avantages de ce dernier étant découverts peu à peu).

III - RAISONS POUR LESQUELLES L'UTILISATION DE VEHICULES PRIVES EST PREFERE AUX
TRANSPORTEURS PUBLICS.

Les enquêtés devaient répondre par oui ou par non aux sept raisons de choix qui leur étaient proposées. Les pourcentages du tableau ci-après sont fonction du nombre de réponse "oui" par rapport au nombre de questionnaires dépouillés.

	VIENNE	DOUBS	MOYENNE PONDEREE
(1) véhicule toujours à disposition	57 %	72 %	64 %
(2) rapidité	45 %	25 %	36 %
(3) prix de revient plus avantageux	43 %	44 %	43,5 %
(4) transport exigeant des véhicules spéciaux	26,5 %	14 %	22 %
(5) publicité pour l'entreprise	26 %	26 %	26 %
(6) sécurité (casse, vol , perte)	25 %	9 %	17,5 %
(7) par obligation, les autres transporteurs ne voulant pas le faire	15 %	7 %	11,5 %

Nota Bene : - "Transports exigeant des véhicules spéciaux : le chiffre de 22 % paraît anormalement élevé : il tient au fait que de nombreux transporteurs privés ont confondu "véhicules spéciaux" et "véhicules aménagés".

- en (7), il apparaît que la majorité de ceux qui ont répondu oui à cette question effectuent des tournées, auprès de leur propre clientèle, avec leur véhicule.

IV - PRIX DE REVIENT DES TRANSPORTS PRIVES.

- 12 % seulement indiquent avoir une comptabilité analytique leur permettant de connaître le prix de revient de leur transport.

- la majeure partie des autres, inclut les frais de transport, dans les frais généraux de l'entreprise, quelques-uns dissociant cependant les frais kilométriques et l'entretien.

- enfin quelques-uns établissent un coût, fonction du poids et de la distance d'après les tarifs des transporteurs publics.

V - RELATIONS AVEC LES TRANSPORTEURS PUBLICS .

	VIENNE	DOUBS	MOYENNE PONDEREE
connaissent les tarifs des trans- porteurs publics	27 %	41 %	33 %
ont été sollicités par les trans- porteurs publics	28 %	31 %	30 %
par les transporteurs routiers	25,5 %	26,5 %	26 %
par la S.N.C.F.	16 %	16,5 %	16 %
par les groupeurs (voir ci-dessous)	10 %	10 %	10 %

N-B : Beaucoup de ceux qui ont répondu à l'enquête semblent ne pas faire la différence entre groupeurs et transporteurs routiers.

LISTE TYPE DE GROUPES DE PRODUITS EN ENVOIS
DE DETAIL

(Liste du questionnaire - Enquête)

- Groupe de produit n° 1 : Animaux vivants, céréales légumes et fruits frais, fleurs...
- " n° 2 : Denrées alimentaires : épicerie, vins et autres boissons, huiles, viandes, poissons, fromages, lait beurre, oeuf, crème...; toute sorte de conserves, fruits secs, tabacs.
- " n° 3 : Produits de la forêt : bois à pulpe, de mines, ronds, sciages divers, de tranchage, de déroulage, en lattes,...
- " n° 4 : pâte à papier, cellulose, vieux papiers, journaux invendus...
- " n° 5 : Produits pharmaceutiques, de parfumerie, de droguerie et d'entretien, peintures, colorants, ...
- " n° 6 : Engrais.
- " n° 7 : Autres produits chimiques que ceux des groupes 5 et 6.
- " n° 8 : Matériel de transport : voitures particulières, pièces détachées et autres accessoires automobile, cycles,...
- " n° 9 : Instruments et machines d'exploitation agricole et leurs pièces détachées.
- " n° 10 : Machines et appareillages électriques : moteurs, câbles, fils, isolants, isolateurs, électroménager,...
- " n° 11 : Machines et appareillages mécaniques : pompes, moteurs, machines pour l'industrie textile : à écrire et de comptabilité, roulements ...
- " n° 12 : Articles métalliques tels que : éléments de construction mécanique légère, éléments de maisons préfabriqués, charpentes, poteaux, fermetures de volets, chaudronnerie, récipients, appareils de chauffage, vis, boulons et autre quincaillerie, outillage, ...
- " n° 13 : Verres industriels, verrerie, poterie, porcelaine, faïence, (glaces, bonbonnes, bouteilles, plats,...) sauf céramiques sanitaires.
- " n° 14 : Cuir, textiles, objets d'habillement et de voyage : tissus, fils, peaux, toiles, bâches, cordages, tapis, chaussures, vêtements, sacs, valises,...
- Remarque : ne mettre aucun produit synthétique tels que nylon, tergal, dans ce groupe.
- " n° 15 : Papiers et cartons neufs destinés à l'emballage, à l'imprimerie, à la fabrication de sacs et sachets,...
- " n° 16 : Livres, et articles de papeterie.
- " n° 17 : Meubles et articles d'ameublements neufs, en métal ou en bois.
- " n° 18 : Opérations de déménagement.
- " n° 19 : Appareils de photo, d'optique, de cinéma, de topographie et autres appareils de précision.
- " Divers : Tous produits ne figurent pas dans les groupes ci-dessus.

Répartition produits par produits en pourcentage

Département du DOUBS

Produits N° (Cf. Annexe)	EXPEDITIONS		RECEPTIONS	
	Par les transporteurs routiers	Par la S.N.C.F.	Par les transporteurs routiers	Par la S.N.C.F.
1		0,23		1,73
2	7,24	6,13	18,83	18,15
3		0,12		0,36
4		1,38		0,21
5	7,59	0,9	21,18	3,63
6		0,02		0,88
7	0,02	1,15	15,07	9,22
8	15,96	28,42	0,42	3,53
9	0,02	0,70	0,42	3,41
10	8,18	2,17	4,01	4,34
11	1,02	1,22	4,97	2,07
12	39,16	18,06	12,86	16,31
13		0,78		2,20
14	5,32	29,04	8,17	14,20
15	4,10	0,89	1,81	2,65
16	0,01	0,27	2,27	5,29
17	2,37	2,85	0,28	5,15
18	3,84		0,46	
19		1,32		2,48
Divers	5,17	3,65	8,25	4,18

Transport de détail - région par région
(origine - destination)

Département du DOUBS

REGIONS CONSIDEREES	EXPEDITIONS				RECEPTIONS			
	S.N.C.F. (en T.)	% du T	ROUTE (en T.)	% du T	S.N.C.F. (en T.)	% du T	ROUTE (en T.)	% du T
Région parisienne Nord - Ouest (y compris Bretagne) * 11-24-33-36-42	3.658	46,5	21 330	53	9 843	62,5	12 385	57
Rhône - Alpes Provence - Côte d'Azur * 54-62	1 837	23	6 040	15	2 759	17,5	2.885	13
Alsace-Lorraine Est * 18-53	1 636	21	7 265	18	1 834	11,5	3 160	14,5
Centre * 41-44	752	9,5	5 500	14	1 330	8,5	3 250	15,5

* - Numéros des zones des G.C.D., de la S.N.C.F.

Répartition produits par produits en pourcentage

Département de la VIENNE

Produits N° (Cf. annexe)	EXPEDITIONS		RECEPTIONS	
	Par les transporteurs routiers	Par la S.N.C.F.	Par les transporteurs routiers	Par la S.N.C.F.
1	22,34	0,22	2,39	2,42
2	27,39	14,32	34,57	16,12
3	0,25	0,29		1,54
4		8,23		0,16
5	1,36	12,49	5,12	3,06
6	0,30	0,16	0,26	0,12
7	3,47	1,43	1,11	3,87
8	0,25	0,76	7,72	2,71
9	0,62	7,15	0,23	9,18
10	8,78	3,62	14,36	4,28
11		4,78	3,35	1,95
12	7,90	5,76	9,25	18,51
13	2,91	4,42	0,29	1,90
14	5,03	8,37	8,21	16,34
15		0,09	3,69	1,33
16	3,62	1,32		4,57
17		14,40	0,26	6,40
18		0,26	2,08	
19		2,53		1,42
Divers	9,78	9	7,02	4,11

Transport de détail, région par région
(origine - destination)

Département de la VIENNE

REGION CONSIDEREE	EXPEDITIONS				RECEPTIONS			
	S.N.C.F. (en T)	% du T	ROUTE (en T)	% du T	S.N.C.F. (en T)	% du T	ROUTE (en T)	% du T
Région Parisienne Nord et Est * 11-18-24-PARIS	2 044	30	30 235	50	4 860	50	21 815	46
Bretagne Pays de la Loire Normandie * 33-36 42	1 648	25	9 135	15,5	1 317	13,5	10 298	22
Rhône - Alpes Jura Provence Côte d' Azur * 53-54-62	1 323	20	5 652	9	1 716	17,5	3 140	6,5
Centre * 41-44 Auvergne	846	13	10 690	18	944	10	8 228	17,5
Aquitaine Midi-Pyrénées * 43-45	795	12	4 364	7,5	900	9	3 897	8

* Numéros des zones des G.C.D., de la S.N.C.F.

TABLEAU RECAPITULATIF

Annexe I

TRANSPORTEUR	VIENNE						DOUBS					
	Expéditions (en T/an)	% du T	Réceptions (en T/an)	% du T	Trafic total (en T/an)	% du T	Expéditions (en T/an)	% du T	Réceptions (en T/an)	% du T	Trafic total (en T/an)	% du T
Transporteurs routiers publics	39 564	50,5	36 737	45	76 301	47,5	36 530	33	30 575	33,5	67 105	33
S.N.C.F.	6 800	9	9 800	12	16 600	10,5	9 358	8,5	17 264	19	28 622	13
Groupeurs (envois par route)	21 350	27	21 600	26	42 950	27	21 870	19,5	18 910	21	40 810	20
Groupeurs (envois par fer)	2 909	4	6 225	7,5	9 134	6	35 384	32	16 298	18	51 682	26
Transporteurs privés (voir note annexe)	7 800	10	7 500	9	15 300	9,5	8 000	7	8 000	9	16 000	8
TOTAL	78 423	49	81 862	51	160 285		111 142	55	91 077	45	202 219	
Total des envois par ROUTE.	60 914	78	58 337	71	119 251	74	58 400	52,5	49 515	54	107 915	53
Total des envois par FER	9 709	12,5	16 025	19,5	25 734	16	44 742	40	33 562	37	78 304	39
Sondages SNCF 1965	266,00		368,10		634,10		214,50		317,90		532,40	
(en T/se- maine) 1969	127,91		198,41		326,32		274,44		310,00		584,44	

ANNEXE III

Renseignements statistiques concernant
l'activité de la S.N.C.F. dans le domaine
des transports de détail

I - Trafic des envois de détail -

Tableau 1 ci-après .

II - Récettes procurées par les trafics des envois de détail -

Tableau 2 ci-après.

III - Nombre des agents S.N.C.F. affectés au trafic des envois de détail -

Le tableau ci-après concerne le personnel employé pour les colis et expéditions de détail en Régime accéléré (journeaux neufs exclus) en septembre 1969.

1°) Manutention :

	Personnel S.N.C.F.		
	Total	dont à poste fixe	dont remplacement et réserve
Halles locales et GCD	7.280	5.166	2.114
Halles Transbordement	1.280	909	371
Douane	680	595	85
Total	9.240	6.670	2.570

2°) Bureaux marchandises :

Le personnel S.N.C.F. des bureaux marchandises du Terrain ressort au total à 10.310 agents dont 7.757 à poste fixe ; il traite à la fois le trafic par wagon et le trafic de détail.

L'évaluation de l'occupation de ce personnel au trafic de détail a conduit au coefficient 0,68, d'où ressort un nombre de :

7.010 agents, dont 5.275 à poste fixe et 1.735 pour remplacement et réserve.

3°) Total :

	Personnel S.N.C.F.		
	Total	dont à poste fixe	dont remplacement et réserve
Manutentions	9.240	6.670	2.570
Bureaux Marchandises	7.010	5.275	1.735
Total	16.250	11.945	4.305

TABLEAU I

Trafic des envois de détail

Années	Régime express				Régime RA						Ensemble colis et détail
	Colis express	Colis express inter- natio- naux	Expédi- tions express inté- rieur	Total	Postaux	Colis RA	Détail Inter- national	Détail RA	Jour- naux neufs	Total	
1960		100,7	110,0	210,7			3.182,7			3.182,7	3.393,4
1961		110,5	122,4	232,9			3.126,4			3.126,4	3.359,3
1962		120,6	135,2	255,8			3.124,4			3.124,4	3.380,2
1963		130,2	149,3	285,5			3.203,9			3.203,9	3.489,4
1964		129,2	157,1	286,3			3.187,5			3.187,5	3.473,8
1965	114,0	20,7	156,3	291,0	57,3	396,7	156,8	1.940,2	220,3	2.771,3	3.062,3
1966	117,4	21,8	148,5	287,7	56,6	387,2	162,7	1.730,7	229,2	2.566,4	2.854,1
1967	118,3	21,3	140,2	279,8	55,0	369,1	152,7	1.529,4	239,7	2.345,9	2.625,7
1968	116,2	21,4	137,9	275,5	50,9	347,2	157,0	1.253,1	223,4	2.031,6	2.307,1

Tableau 2

Recettes procurées par le trafic
des envois de détail

Années	Régime Express				Régime RA						Ensemble colis et détail
	Colis express	Colis express inter- natio- naux	Expédi- tions express inté- rieur	Total	Postaux	Colis RA	Détail inter- natio- nal	Détail RA	Jour- naux neufs	Total	
1960	63.319	37.911		101.230			656.219			656.219	757.449
1961	72.472	44.683		117.155			691.957			691.957	809.112
1962	81.911	53.061		134.972			714.742			714.742	849.714
1963	98.132	65.877		164.009			790.372			790.072	954.381
1964	106.862	69.983		176.845			792.325			792.325	969.170
1965	102.494	14.047	70.579	187.120	29.313	226.112	28.867	475.384	23.436	783.112	970.232
1966	122.682	16.354	76.250	215.286	33.535	246.779	36.210	508.614	25.800	850.938	1066.224
1967	134.448	16.305	77.222	227.975	34.926	257.925	36.198	481.820	27.938	838.807	1066.782
1968	133.040	18.720	74.559	226.319	33.516	247.883	36.801	430.629	26.581	775.410	1001.729

A N N E X E IV

Structures et activités des entreprises de groupage

I - LA FEDERATION NATIONALE.

Créée en 1932, elle réunit 15 associations professionnelles d'Entreprises de groupages (APEG). Ses associations comptant 730 entreprises adhérentes (soit 85 % du total).

Sur ses 730 entreprises 410 sont "agrées" par la S.N.C.F. aux conditions du tarif 100.

II - ETABLISSEMENT .

Une entreprise sur 5 possède outre l'établissement de son siège des succursales ou agences. Au total les 730 entreprises disposent de 1150 établissements.

Quatre régions ont une part prépondérante dans les expéditions d'envois de détail : Région parisienne, Nord, Alsace-Lorraine, Rhône-Alpes : plus de la moitié de ces établissements est située dans ces régions. D'une manière générale, le nombre d'établissements tend à s'amenuiser à mesure que le département prend un caractère rural : 60 % des établissements sont implantés dans les agglomérations de plus de 150 000 habitants. Cette situation résulte du fait que l'activité des entreprises de groupage s'exerce surtout sur les échanges de biens de consommation.

La répartition des établissements entre les diverses entreprises est très inégale : 10 entreprises, soit 1,4 % du total totalisent 200 établissements soit 17,4 % du nombre des établissements recensés, alors que les 600 entreprises n'ayant qu'un seul établissement soit 79,2 % du nombre total ne regroupent que 52,2 % des établissements.

III - LOCALISATIONS GEOGRAPHIQUES.

Toute localités d'une certaine importance dispose des services de plusieurs entreprises : les 1150 établissements recensés sont répartis dans 230 villes.

Autour de ces villes rayonnent des circuits de ramassage et de distribution dont le rayon d'action est très souvent plus grand que celui des circuits D.E.S. de la S.N.C.F. autour des 186 G.C.D. Par contre, le nombre total des localités desservies par les entreprises en service régulier est notablement inférieur à celui des localités (environ 25 000) dans lesquelles opèrent les services contrôlés par la S.N.C.F. : une libre entreprise intervient en fonction des "probabilités" de trafic, et dans l'exécution du service, assujettit à tout moment les moyens aux besoins commerciaux réels.

IV - REPARTITION DES ENTREPRISES.

- Les chiffres cités montrent l'importance des "artisans" : 4/5 des entreprises de la profession ne possèdent qu'un seul établissement : la moitié de ces entreprises adhère aux conditions du tarif 100 et utilise à la fois le fer et la route pour sa propre exploitation. Les 3/4 des entreprises agréées par la S.N.C.F. entrent dans cette catégorie.

- Les 3/4 des entreprises qui disposent de plus d'un établissement sont agréées par le chemin de fer (4/5 de leurs établissements) : plus une entreprise dispose d'établissements plus elle a tendance à adhérer aux conditions du "tarif 100".

V - LA TECHNIQUE FERROVIAIRE .

Elle occupe une place prépondérante dans les moyens utilisés par les entreprises de groupage : plus de la moitié des entreprises de groupage et plus des 2/3 des établissements sont agréés par la S.N.C.F.

Les raisons de cette situation, fondée sur des données techniques sont la conséquence d'une politique menée par les anciens réseaux et poursuivie par la S.N.C.F. :

- coopération réelle entre le rail et les groupeurs
- location d'installation et embranchement particulier

Des résultats très importants ont été enregistrés dans l'utilisation du matériel : le poids moyen des chargements est de 8 T par wagons.

Un moyen fort appréciable a permis d'attacher au rail une part notable du trafic de groupage (1/3 environ) : le conteneur, qui a pu se développer grâce à l'action de la Compagnie Nouvelle de Cadres (C.N.C.)

La C.N.C. est implantée dans 18 agences et 34 centres.

Des modifications notables pourront intervenir avec le développement des transconteneurs : en octobre 1969, 22 gares seront équipées de grands portiques : il est certain que les commissionnaires de transports sont susceptibles d'apporter une large contribution dans l'usage de ce nouvel outil.

VI - RELATION ENTRE ENTREPRISES.

Aucune entreprise ne peut exercer sa pleine activité si elle n'est pas en relations professionnelles avec les autres.

Un relevé, effectué dans 7 entreprises importantes, a fourni les résultats suivants quant au nombre de centres utilisés :

sièges, succursales, agences	135
filiales	79
correspondants avec participation	100
correspondants ordinaires	310

Total 664

Dans l'ensemble, le nombre des centres utilisés est presque 4 fois plus élevé que le nombre d'établissements que possède l'entreprise.

L'apport des correspondants dans la trame des liens professionnels est très élevé. Il est particulièrement précieux pour une entreprise, si importante soit-elle, d'être représentée localement par un correspondant bien implanté, dont la qualité du service est appréciée.

Par la force même des choses, une cohésion s'inscrit à l'intérieur de la profession sans pour autant affecter la notion de "libre entreprise", indispensable au développement des prestations offertes à l'Industrie.

VII - LE TRAFIC .

Pour préciser les indications générales dont elle dispose, la Fédération Nationale a procédé à un sondage au cours de la dernière semaine de janvier 1969. Ce sondage a intéressé 80 établissements répartis dans 50 centres. Il a été limité aux envois intérieurs, par route ou par fer, à plus de 150 km.

1) Transports ferroviaires :

Par transports ferroviaires, il faut entendre le trafic par expéditions de la S.N.C.F. et le trafic de groupages remis au fer.

En prenant pour base 100 les trafics de l'année 1964, les éléments permettant de suivre les évolutions ont varié comme suit :

	1964	1965	1966	1967
Colis R.A. (expéditions)	100	98,5	96,1	91,5
Détail R.A. (expéditions)	100	94,3	92,3	87,5
Tarif 100 Titre I	100	96,8	100,0	94,2
Ensemble	100	95,9	96,0	89,9

Depuis 1964 le trafic de détail (au sens large) utilisant le fer a fléchi, faiblement d'abord, puis nettement en 1967.

Trois motifs différents peuvent être invoqués sur ce fléchissement

- l'influence des transports rapides exploitant une ligne routière ou un réseau, en progression de ventes et d'investissements

- la tendance de plus en plus marquée des transporteurs de lots routiers à compléter leurs chargements avec des remises de détail

- la tendance des producteurs à pratiquer une politique de "dépôts".

2) Trafic de groupages :

Les trafics remis par les entreprises de groupages à la S.N.C.F.

ont été en 1966 et en 1967, au titre du tarif 100, de l'ordre de 3 millions de tonnes (dont 1/3 en containers)

Tonnages (en milliers de tonnes)	1966	1967
Tarif 100 Titre I	3 087	2 911
dont containers	1 040	1 020

Dans la tranche considérée comme caractéristique (moins de 3 T), les remises au fer représentent plus des 3/4 du trafic total (en tonnages) :

89 % pour les envois d'un poids maximum de 50 kg

85 % pour les envois de 60 à 1 000 kg

64 % pour les envois de 1 à 3 tonnes

A l'intérieur d'une même coupure de poids, le poids moyen constaté en groupage est plus élevé que celui relevé dans la statistique S.N.C.F. des envois par expéditions.

Poids moyen par expédition (en kg)

	jusqu'à 50 kg	de 60 kg à 3 T
Expéditions S.N.C.F.	13,5	150
Groupages	17	250

Mais, dans une large mesure, ces différences résultent de divergences dans les unités utilisées : poids taxable pour la S.N.C.F., poids réel pour les groupeurs.

Par nature de marchandises les envois de groupage comprennent en moyenne, 50 % de 2ème série et 25 % de 1ère et de 3ème série.

Les distances moyennes de transport sont identiques pour le trafic R.A. par expédition et le trafic au tarif 100 - Titre I (394 km pour le premier et 397 pour le second).

3) Localisations géographiques :

Lors du sondage de fin janvier 1969 on a relevé que 82 % des chargements réalisés au titre du tarif 100 par les entreprises de groupages avaient été faits sur les arrondissements SNCF de Paris et sur les arrondissements desservant le Nord, la Lorraine, l'Alsace et la Région Rhône-Alpes. On peut ainsi saisir l'importance, au point de vue du trafic de détail des grandes zones industrielles.

Les sondages ont montré que, dans la Région de Paris, les remises au fer, en tarif 100, des établissements consultés représentaient 85 % de leurs envois, contre 78 % pour la moyenne nationale dans le trafic du détail (de 60 à 3 000 kg). Cette situation est due certainement, en très grande partie, à la qualité des acheminements ferroviaires au départ de Paris.

Dans les autres régions, les rapports obtenus sont les suivants :

Nord - Picardie	74 %
Alsace - Lorraine	76 %
Rhône - Alpes	75 %

Sources : "contribution à des études concernant le trafic des envois de détail"
(1er mars 1969)

par la Fédération Nationale des Associations Professionnelles des
entreprises de groupages de marchandises Rail et Route et d'Exploitants de
Bureaux de Ville.

A N N E X E V

Compte rendu de la réunion effectuée
les 9 et 10 Juin 1969 par le Groupe de travail
en Grande-Bretagne

Objet de la mission -

Une mission a été effectuée par le groupe de travail en Grande-Bretagne, en vue d'y étudier l'organisation des transports de détail.

Elle était composée de :

- | | |
|--------------|---|
| MM. COQUAND, | Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, Président de la Commission chargée d'examiner les problèmes des transports de détail. |
| PROTAT, | Chef du Service des Chemins de Fer à la Direction des Transports Terrestres. |
| LACOSTE, | Directeur Commercial adjoint à la Société National des Chemins de Fer Français. |
| DUBOST, | Secrétaire Général de la Fédération Nationale des Associations Professionnelles des Entreprises de Groupage de Marchandises Rail et Route et d'exploitants de Bureaux de ville. |
| DEBEUSSCHER, | Administrateur Civil à la Direction des Transports Terrestres. |
| VERDIER , | Administrateur Civil à la Direction des Transports Terrestres. |

La mission a été accompagnée, au cours de son séjour à Londres, par M. BATISSE, Agent Général de la S.N.C.F. à Londres, assisté de M. KOPECKY.

Lundi 9 Juin -

- 11 heures - Conférence au Ministère des Transports sur l'organisation des transports de détail en Grande-Bretagne en présence de M. SCOTT MALDEN Deputy Secretary au Ministère des transports et de M. LOWMAN.

- 15 heures - Conférence à la National Freight Corporation, avec Sir Réginald WILSON, Président de la N.F.C. et M. TURNER.

- 17 heures - Visite du chantier des Freightliners Ltd à Willesden avec M.T.G. GIBB, Directeur Commercial.

Mardi 10 juin -

- 9 heures - Visite du chantier de la Tartan Arrow à Kentish Town, avec M. J.C. CHESTER, Président de la Société.
- 11 heures - Visite du dépôt de la National Carriers Ltd à Paddington, avec M.P. LAND, Directeur Général et M. H. KINSEY, Directeur Commercial.
- 14 heures 30 - Visite du dépôt de la B.R.S. Parcels Ltd à Muswell Hill avec M.S. WHITE, Directeur des Services de la Région londonienne.
- 16 heures 30 - Visite des installations de la gare de Euston avec M.G. YOUNG, Chef du Service des Expéditions de Détail.

Ces différentes visites, effectuées à Londres ou dans sa région ont permis à la mission d'examiner l'organisation et le fonctionnement des services de détail, à la suite de la réforme des transports intervenus en 1968 (Transport ACT).

La réforme sera étudiée sous le triple point de vue :

- des objectifs généraux (introduction) ;
- de l'organisation nouvelle des transports de détail (organisation et objectifs) ;
- des modalités de fonctionnement (moyens) ;

les principaux enseignements retirés de cette mission seront enfin résumés en conclusion.

*

* *

Introduction -

La réorganisation des transports britanniques de détail ne peut être séparée des autres mesures de réforme contenues dans la loi sur les transports, définitivement adoptée en octobre 1968 et entrée en application le 1er janvier 1969.

Les préoccupations qui guidaient cette réorganisation, atteignant l'ensemble des transports et qui visaient à assainir la situation financière des British Railways, sont les suivantes :

- rechercher un service efficace et rapide ;
- éliminer les doubles emplois et la concurrence inutile ;
- recourir aux nouvelles techniques et notamment aux freightliners ;
- utiliser autant que possible les transports par fer dans la mesure où ils sont compatibles avec un système économique sain.

La mise en oeuvre de cette politique devait tenir compte des caractères particuliers du système de transport britannique et notamment :

- des difficultés des B.R. qui, malgré un plan de redressement très énergique poursuivi depuis 1963, dont les fruits commencent à apparaître, gardaient encore :

- un déficit élevé (environ 150 millions de £ en 1968) ;
- une organisation déficiente au point de vue technique ;
- des structures particulières héritées de la nationalisation puis de la dénationalisation des transports avec :
 - l'existence de nombreux doubles emplois ;
 - le maintien d'un important secteur d'Etat dans les transports routiers ;
 - le rôle directeur des transports contrôlés par l'Etat dans l'économie du trafic de détail .

Les principales orientations définies à la suite de l'adoption du Transport Act de 1968 consistaient ainsi ;

1°) à laisser aux B.R. les transports à grande distance, les transports en vrac et les transports effectués dans des conditions de rapidité correcte, c'est-à-dire à ne maintenir que :

- les trains complets ;
- les transports par charges complètes ;
- les transports directs avec au moins un embranchement .

La question du maintien du trafic des wagons complets n'était pas encore résolue lors de la visite de la Commission.

2°) à remettre autant que nécessaire à la route les transports à petite distance ou les transports difficiles.

Un assouplissement notable du contingentement routier était d'ailleurs prévu à cet effet par le Transport Act, avec la libération totale des transports effectués par des véhicules de moins de 1,5 tonne de charge et la révision prochaine du système des licences.

3°) à modifier la répartition des tâches entre les organismes nationalisés s'occupant de transports de manière à supprimer les doubles emplois. Cette répartition définissait :

- une activité spécifique des B.R. regroupant les transports de voyageurs et les transports de marchandises énumérés plus haut et

- une activité intégrée pour le détail, pour lequel un seul organisme, la National Freight Corporation, mis en place par le Transport Act, coordonne l'activité des transports antérieurement effectués par Transport Holding Company et par certains services enlevés aux B.R. : Freightliners Division et Sundries Division.

Dans le secteur du détail, un regroupement partiel des trafics d'expéditions de détail pouvait ainsi être opéré. Effectué à 85 % par des organismes contrôlés par les pouvoirs publics, le trafic se répartit en effet actuellement ainsi :

- 17 % pour les services de détail (ex Sundries Division), qui sont déficitaires ;
- 20 % pour les colis express, qui sont bénéficiaires ;
- 15 % pour les B.R.S. Services (transports routiers nationalisés), qui sont bénéficiaires ;
- 32 % pour les postes, qui sont déficitaires ;
- 15 % pour les transports publics (groupeurs).

Si la réforme ne touche pas aux envois postaux, ni aux colis express qui restent acheminés par les soins des B.R. (trains de voyageurs ou rames spéciales lorsque le trafic le justifie), elle tend à un regroupement d'exploitation entre les services ferroviaires et routiers nationalisés pour le détail proprement dit .

La National Freight Corporation, mise en place le 1er janvier 1969, en constitue la pièce maîtresse et l'élément le plus original. On en examinera ici l'organisation, les objectifs et les moyens.

1°) L'organisation -

Organisme relativement léger, la N.F.C. fonctionne sous le contrôle du Ministre des Transports qui en nomme le Président et le Conseil d'administration.

Elle est constituée sous la forme d'une société holding, entièrement responsable des transports de détail et est chargée d'assurer tous les services de livraison à domicile à l'exception des transports de containers, directement effectués par Freightliners Ltd.

Elle coordonne l'action d'une série de sociétés de transport (voir organigramme ci-après) et notamment :

- B.R.S. (Parcels) spécialisés dans le transport routier de détail, dont le chiffre d'affaires est de 21 millions de livres ;
- National Carriers Ltd qui a repris les installations et le matériel de l'ancien service détail des B.R., auquel elle a succédé le 1er janvier 1969 et dont la N.F.C. partage le capital avec les B.R. (N.F.C. 51 % - B.R. 49 %). Cette société, qui compte 23.000 agents, dispose d'environ 200 dépôts dans tout le pays ;
- Freightliners Ltd, qui assurent les transports de tout le trafic intérieur effectué par containers et qui est propriété de la N.F.C. et des B.R. dans les mêmes conditions que N.C.L.

2°) Les objectifs -

Les B.R. étant tenus de réduire leur déficit dans des conditions très strictes dès 1969, l'objectif de la N.F.C. est d'assurer une meilleure

organisation des transports de détail, de manière à mieux équilibrer les trafics actuellement en déficit, c'est-à-dire :

- le trafic détail de la National Carriers Ltd (environ 25 millions de £) ;
- le trafic de la Freightliners Ltd (environ 3 millions de £)

chacune des sociétés composant la N.F.C. devant à terme équilibrer sa gestion.

Ce problème ne se pose pas pour les filiales routières du groupe qui sont bénéficiaires.

Par ailleurs, la N.F.C. doit mettre au point une organisation rationnelle du secteur en intégrant de manière plus satisfaisante les transports routiers et les transports ferroviaires. Pour le Ministère des Transports, cette nouvelle organisation devrait notamment permettre de mieux harmoniser l'activité de la N.C.L. qui est plus particulièrement ferroviaire et celle des B.R.S. Parcels, qui est principalement routière.

En tout état de cause, un plan de réorganisation des transports de détail doit être établi par la N.F.C. dans l'année de sa mise en place.

Ces deux objectifs doivent être obtenus par une stricte répartition des tâches entre les B.R. et la N.F.C. et les sociétés qui la composent :

- les B.R. ont en effet un rôle exclusif de tractionnaire : ils vendent cette prestation aux diverses sociétés chargées du détail, qui utilisent wagons ou containers, suivant leurs besoins, à des prix assurant leur rentabilité ;

- les sociétés composant la S.N.C.F., qui ont la maîtrise de l'opération de transport, et qui agissent de manière très voisine de celle des groupeurs en France, ont une importante liberté de gestion commerciale et ne voient leurs prix contrôlés que suivant les procédures classiques (consultation du Ministère des Transports qui peut en référer au Conseil des Prix et des Revenus).

3°) Les moyens -

Les moyens accordés pour mettre cette politique en oeuvre comprennent notamment :

- a) le contrôle des investissements de tous les transports dépendant du secteur d'Etat ;

- b) des aides financières particulières;

- c) l'aménagement des structures de la N.F.C.

a) Le contrôle des investissements -

Compte tenu du caractère étatique des organismes de transport, le contrôle des investissements des différentes sociétés constitue un moyen sérieux de rationalisation.

Ce contrôle s'effectue à un double niveau :

- tout d'abord la N.F.C. elle-même veille à ce que les investissements du groupe soient opérés de manière cohérente, de façon à y éviter les doubles emplois;

- par ailleurs, un organisme spécial, Freight Integration Council a été créé par le Transport Act pour être placé auprès du Ministre des Transports.

Composé d'un Président et de quatre membres délégués par le Ministre ainsi que du Président des B.R. et du Président de la N.F.C., cet organisme a notamment pour tâche d'examiner les problèmes de coordination des investissements, ferroviaires, maritimes, routiers et aériens, dans le secteur des transports nationalisés

Il est saisi de toute question de transport intéressant ces domaines soit par le Ministre, soit par l'un de ses membres, soit par les organismes de transport.

b) les aides financières -

Une aide particulière a été prévue par le Ministère des Transports dans deux domaines particuliers :

- National Carriers Ltd, qui a repris un outil passablement vétuste et un trafic déficitaire, dispose d'une aide gouvernementale :

- 60 millions de £ lui sont attribués en cinq ans pour se moderniser et devenir rentable ;
- son déficit, estimé, lui est remboursé totalement pendant les trois premières années de ce plan ; il est remboursé aux 2/3 pendant la quatrième année, puis 1/3 la cinquième année avant de parvenir à une gestion équilibrée ensuite.
- Freightliners Ltd, dispose, en raison de l'importance que le Ministère des Transports attache au développement des transports par containers en trafic intérieur, de crédits importants pour compléter le réseau actuellement en place (en 1968, 17 chantiers avec 41 services auxquels s'ajouteront 5 chantiers et 41 autres services en 1969).

c) L'aménagement des structures de la N.F.C. -

Cette réorganisation doit se traduire par une plus grande intégration des services routiers et ferroviaires.

Difficile à réaliser rapidement en raison des différences de statuts et de méthodes existant entre cheminots ou anciens cheminots qui prédominent à N.C.L. et routiers qui sont les plus nombreux à B.R.S. Parcels, celle-ci est toutefois envisagée avec la création de trois groupes fonctionnels chargés de traiter :

- les colis,
- les transports généraux,
- les transports spéciaux (déménagements, citernes, etc...)

Pour les colis, la création d'une société, la British Express Carriers Ltd est envisagée et devrait regrouper, avec quelques compagnies de moindre importance B.R.S. Parcels, N.C.L. et Tayforth.

La structure de cette société, qui fonctionnerait sous forme de holding, ne porterait pas atteinte à l'autonomie des sociétés qui en feraient partie.

Parallèlement, un effort particulier de réorganisation des trafics de détail a été entrepris par la N.F.C. ; il porte jusqu'à présent sur le secteur pris en charge par N.C.L. et consiste notamment :

- à améliorer les délais de livraison, qui devraient, dans la grande majorité des cas, être ramenés à deux jours ;

- à rationaliser les services eux-mêmes en réduisant notamment le nombre des dépôts que N.C.L. avait reçus des B.R. : ceux-ci sont en effet de 225 actuellement, alors qu'ils dépassaient le millier avant la réforme ; N.C.L. espère réduire leur nombre à 175. L'institution de systèmes individuels de comptabilité par dépôt est également prévue ;

- à poursuivre le développement des trafics par containers.

Conclusions -

Les enseignements suivants ont été tirés de cette visite :

1°) La situation anglaise n'est pas directement transposable en France, en raison des différences existant entre les buts poursuivis, les structures juridiques et les techniques.

a) le but poursuivi est, en effet, la recherche d'une coordination plus étroite de l'action menée dans le secteur du détail par différents organismes publics jusqu'alors concurrents, de façon à rationaliser l'ensemble et aboutir à l'équilibre financier :

b) les structures juridiques britanniques laissent à l'Etat un rôle prépondérant en raison de l'importance du secteur qu'il contrôle. L'activité des groupeurs et des services réguliers routiers tels qu'on les rencontre en France, y est réduite et les problèmes de concurrence y sont très différents ;

c) au point de vue technique, un problème aigu de qualité du service était posé ; la solution des freightliners adoptée, avec le plus grand succès, en Grande-Bretagne, paraît difficile à transposer en France pour ce type de transports :

- les freightliners équilibrent en effet leurs trafics (moins de 15 % de retours à vide) ;

- les relations sont beaucoup moins dispersées et ont un caractère axial marqué ;

- la formule des wagons complets pour le groupage apparaît bien adaptée en France à l'existence d'entreprises de groupage multiples et ne pose pas de difficultés sur le plan technique.

2°) Le problème des obligations de service public ne se pose pratiquement pas en Grande-Bretagne dans le secteur du détail. Les tarifs pratiqués doivent, en effet, désormais couvrir les coûts et la Commission a été particulièrement sensible au souci marqué par tous les responsables qu'elle a rencontrés pour les résultats financiers de leurs sociétés. Il ne lui est pas apparu que "l'écémage" du trafic, qui est en France une des raisons essentielles des difficultés de la S.N.C.F. en matière de transport de détail, ait

joué avec la même acuité en Grande-Bretagne, en raison notamment de la puissance des sociétés spécialisées sur ce marché.

3°) L'exemple britannique constitue un cas particulièrement intéressant de remise en ordre d'un secteur fortement déficitaire avant sa réforme.

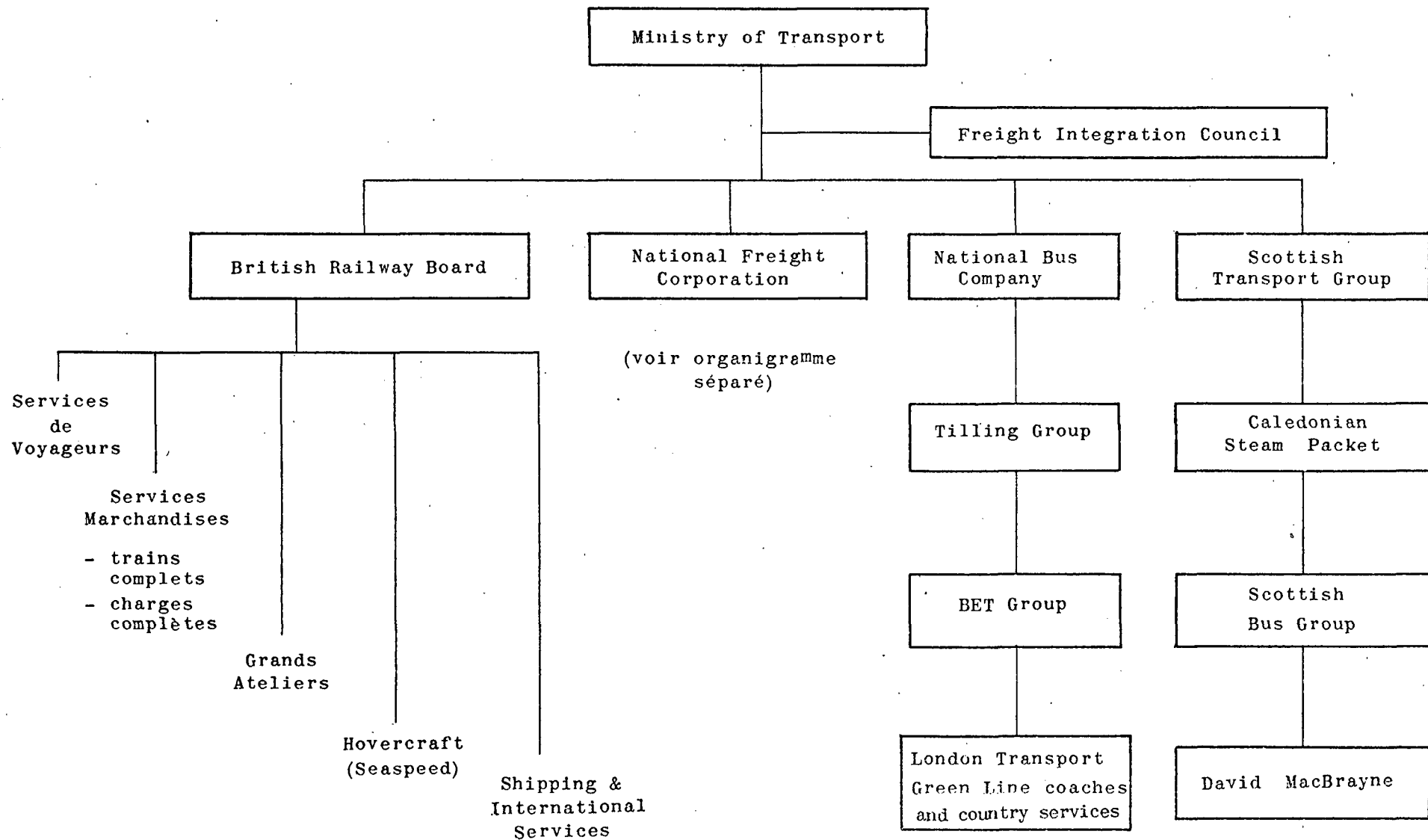
Bien que l'autonomie donnée à l'organisation des transports de détail n'ait pas encore totalement assaini la situation et que toutes les conséquences de cette réforme ne soient pas encore apparues, la Commission a remarqué que les responsabilités étaient de ce fait mieux précisées.

N.C.L. en particulier, qui n'est pas encore parvenue à rétablir l'équilibre de sa gestion, devra améliorer celle-ci pour que cet objectif soit atteint.

La Commission a pu en tout cas constater que, suivant l'explication du redressement entamé depuis la création de National Freight Corporation que lui a donnée son Président, Sir Réginald WILSON, le secteur du détail qui, lorsqu'il était rattaché aux B.R. ne constituait qu'un secteur mineur, donc négligé, a pu être organisé de manière plus satisfaisante dès qu'il a été isolé.

L'organisation des transports en Grande-Bretagne
après l'adoption du Transport Act

ORGANIGRAMME OFFICIEL



National Freight Corporation

ORGANIGRAMME

