

## II - L'EVOLUTION DE LA REPARTITION MODALE .

### II.1 - Scénario A et B : modèle de base

Pour les scénarios A et B, la répartition modale pour chacun des 10 groupes de la typologie a été calculée en 1973, 1976, 1980, 1985 dans 2 hypothèses de "bonne" et "mauvaise" adaptation correspondant chacune à des estimations de prix de revient tenant compte de la réalisation "bonne" ou "mauvaise" des mesures indiquées dans la partie précédente : les prix ont été calculés par différences à partir d'une hypothèse centrale dite "fil de l'eau", correspondant d'ailleurs au scénario B bonne adaptation. Ces estimations des prix de revient sont plus ou moins fiables et complètes selon chacun des modes de transport retenus (fer, voie d'eau, routier public, routier privé). Et les insuffisances ont conduit à s'interroger sur le degré de validité du modèle retenu : c'est ainsi que cette méthode doit être affinée prochainement afin de tester la précision des tendances qu'elle permet de déceler (Annexe 1, les prix de revient, données, commentaires, critiques).

Le modèle de base utilisé est présenté en annexe II ; il a été utilisé sous sa forme complète entre 1970 et 1973 ; une forme simplifiée, réduite aux seuls transports ferroviaire et routier public est employée ensuite pour 1976, 1980, 1985 : des hypothèses d'évolution ont été faites alors pour les modes privé routier et voie d'eau. Et c'est au pourcentage restant qu'ont été appliqués les résultats (en pourcentage) trouvés dans le jeu du modèle simplifié afin d'avoir toute la répartition modale (voir annexe II : modèle de répartition modale scénarios A et B).

...

## II.2 - Scénario C : Principes généraux de l'affectation modale

### Eléments pour un modèle d'affectation modale.

Deux remarques préliminaires doivent être faites :

1) Il ne s'agit pas ici de décrire le modèle complet de choix modal. Ce serait sous estimer l'ampleur du travail d'élaboration de ce modèle. On s'attachera à montrer les "éléments" qui doivent intervenir comme variables, et le sens des relations entre les variations de ces variables et les variations de l'affectation modale.

2) Un tel modèle n'aurait pas pour ambition de formuler des "normes" rigides mais il chercherait plutôt à indiquer des priorités d'affectation que l'analyse des conditions locales par la chambre régionale de fret confirmerait ou infirmerait en cours d'année.

Ce modèle d'affectation modale pourrait retenir comme variables sous réserve de la disposition de statistiques passées permettant de le "caller"; c'est à dire de définir les relations entre variables : (Il pourrait être appliqué à un mode de regroupement des produits tels que la nomenclature en cours d'étude par l'I.R.T.)

- la consommation intermédiaire de transports de différents groupes reconnus comme significatifs dans l'affectation rapportée par exemple à la tonne kilomètre transportée,

Plus cette consommation intermédiaire est grande, plus la tendance est d'utiliser un mode de transport rapide.

- un indice de densité/volume des produits toujours classés selon le même regroupement.

Plus la densité est forte ou le volume important, plus les produits seront affectés à un transport en site propre.

- la masse des produits à transporter par groupe,

- la distance moyenne de transport par mode,

- le volume des investissements et des opérations de gros entretien des infrastructures de chaque mode de transport rapporté à la tonne kilomètre effectuée,

- le coût de transfert prenant en compte les opérations de chargement-déchargement-manutention,

- les coûts de congestion, de pollution, d'insécurité,

- le parc global de transport (public, privé dont celui de l'administration..).

La question peut également se poser de savoir si le prix de produit transporté est un élément d'affectation modale. On retrouve cette notion partiellement en parlant de consommation intermédiaire, mais ce point n'a pas été tranché ici. (cf. annexe III)

### II.3 - Principaux résultats

Les calculs ont d'abord été menés pour les 10 groupes de la typologie pour l'hypothèse centrale fil de l'eau correspondant au scénario B bonne adaptation.

On a ainsi obtenu des hypothèses de répartition modale pour 1973, 1976, 1980, 1985 comme le montre l'annexe II où sont également indiqués les éléments de calculs.

Mais dans le scénario A, cette répartition modale ne s'applique pas ; elle va être, en fait, modifiée par deux facteurs :

1. Les mesures politiques spécifiques du scénario A (économie de marché) vont changer de manière plus ou moins nette le niveau et la structure des prix de revient.
2. Les professions peuvent réagir positivement en acceptant ces mesures et en réduisant les freinages à l'adaptation toujours possible ou négativement en essayant d'annuler les effets des mesures.

Deux répartitions modales peuvent être envisagées :

- l'une qui tiendra compte des mesures politiques et de l'adaptation des entreprises des trois modes,
- l'autre où l'on estime que les réactions des groupes cible concernés entraînent des distorsions dans le fonctionnement du marché. (voir l'annexe où sont indiquées ces estimations).

Le même raisonnement appliqué du scénario B a montré que l'on pouvait effectivement assimiler à une "bonne adaptation" du scénario les résultats "fil de l'eau" et que par ailleurs le cas d'une mauvaise adaptation du scénario B pouvait être assimilé au cas semblable du scénario A (se reporter à l'annexe II pour les estimations).

On présentera sous forme détaillée et en 2 tableaux les années 1970 (donnée) et 1973 (calculée).

Puis un autre tableau donnera sous forme globale (tous groupes confondus) les résultats obtenus en 1976 et 1985 selon chaque type de politique et dans les 2 hypothèses de bonne et mauvaise adaptation pour les scénarios A et B.

#### a. 1970 et 1973

Ces deux années sont évidemment communes aux 3 scénarios, 1970 est l'année de base, celle pour laquelle la typologie de l'I.R.T. a été déterminée pour la première fois (la fiabilité de la typologie qui tient à sa stabilité ou à la définition de règles de déplacement des produits à travers les groupes est testée par ailleurs). 1973 est l'année de départ des scénarios (pour les calculs détaillés se reporter à l'annexe II).

...

groupe		fer	Voie d'eau	Public routes	Private routes
1 ECONOMIE LOCALE T: 39% TK: 15%	T	0,04	0,01	0,21	0,34
	TK	0,18	0,03	0,35	0,64
2 URACS, dominante voie d'eau T: 3% TK: 7%	T	0,17	0,31	0,19	0,33
	TK	0,34	0,43	0,16	0,07
3 URACS, dominante fer T: 3% TK: 4%	T	0,82	0,09	0,05	0,04
	TK	0,90	0,08	0,03	0,01
4 URACS, concurrence tous modes T: 2% TK: 5%	T	0,34	0,18	0,23	0,27
	TK	0,56	0,13	0,24	0,67
5 TRANSPORTS DIRECTS, dominante fer T: 2% TK: 8%	T	0,72	0,06	0,13	0,09
	TK	0,88	0,05	0,06	0,01
6 TRANSPORTS DIRECTS, dominante public routes T: 6% TK: 8%	T	0,06	0,02	0,63	0,29
	TK	0,14	0,03	0,70	0,13
7 TRANSPORTS DIRECTS, faible nombre de déplacements, concurrence T: 15% TK: 20%	T	0,23	0,06	0,27	0,64
	TK	0,58	0,09	0,20	0,13
8 TRANSPORTS DIRECTS, grand nombre de déplacements, concurrence T: 1% TK: 5%	T	0,35	0,05	0,36	0,24
	TK	0,52	0,03	0,36	0,09
9 DISTRIBUTION REGIONALE T: 4% TK: 6%	T	0,06	0,01	0,22	0,71
	TK	0,20	0,01	0,43	0,36
10 DISTRIBUTION NATIONALE T: 7% TK: 12%	T	0,11	0,01	0,27	0,61
	TK	0,33	0,01	0,36	0,30
11 AUTRES - sables et graviers T: 13% TK: 5%	T	0,00	0,16	0,33	0,51
	TK	0,00	0,44	0,26	0,30
- divers T: 5% TK: 5%		répartition non significative des fait de l'hétérogénéité des "divers"			

TABLEAU II: REPARTITION MODALE EN 1973

Groupe		fer	Voie d'eau	Public Routier	Partie routier
1 ECONOMIE LOCALE	T	0,04	0,01	0,20	0,75
	Tk	0,19	0,03	0,32	0,46
2 URACS, dominante voie d'eau	T	0,17	0,33	0,17	0,33
	Tk	0,32	0,45	0,15	0,08
3 URACS, dominante fer	T	0,74	0,13	0,07	0,06
	Tk	0,92	0,05	0,02	0,01
4 URACS, concurrence	T	0,33	0,18	0,21	0,28
	Tk	0,58	0,14	0,21	0,07
5 TRANSPORTS DIRECTS, domi- nante fer	T	0,71	0,07	0,12	0,10
	Tk	0,84	0,07	0,08	0,01
6 TRANSPORTS DIRECTS, dominante public routier	T	0,06	0,02	0,60	0,32
	Tk	0,13	0,04	0,68	0,15
7 TRANSPORTS DIRECTS, faible nombre de déplacements concurrence	T	0,23	0,06	0,24	0,47
	Tk	0,62	0,08	0,17	0,13
8 TRANSPORTS DIRECTS, grand nombre de déplacements concurrence	T	0,38	0,05	0,32	0,25
	Tk	0,55	0,03	0,32	0,10
9 DISTRIBUTION REGIONALE	T	0,06	0,01	0,19	0,74
	Tk	0,21	0,01	0,39	0,39
10 DISTRIBUTION NATIONALE	T	0,09	0,01	0,23	0,67
	Tk	0,32	0,01	0,34	0,33

b. 1976 et 1985 : répartition modale

Les estimations, les calculs, les résultats par groupe de la typologie sont donnés en annexes II (scénario A et B) et III (scénario C).

Pour 1970, et pour un total semblable (c'est à dire après retrait du groupe 11 des non classés de la typologie) la répartition modale est la suivante :

en %

	TK	T
Fer	47	14
voie d'eau	8	4
routier public	27	27
routier privé	18	55

Répartition modale en %

		1 9 7 6		1 9 8 5	
		TK	T	TK	T
Bonne adaptation du scénario A	Fer	40	12	37	11
	Voie d'eau	8	5	8	4
	Public routier	29	24	30	23
	Privé routier	23	59	25	62
	Total	100	100	100	100
Bonne adaptation du scénario B	Fer	39	12	34	10
	Voie d'eau	8	5	7	4
	Public routier	30	25	31	24
	Privé routier	23	58	28	62
	Total	100	100	100	100
Scénario C	Fer	42	15	39	15
	Voie d'eau	8	5	8	5
	Public routier	32	28	34	31
	Privé routier	18	52	19	49
	Total	100	100	100	100
Mauvaise adaptation des scénarios A et B	Fer	39	12	34	10
	Voie d'eau	8	4	6	3
	Public routier	31	26	35	26
	Privé routier	22	58	25	61
	Total	100	100	100	100

Troisième partie

-----

PREVISIONS DE TRAFICS

-----

I - Méthode et résultats généraux -

L'estimation des trafics pour les années 1976 et 1985 a été faite à partir des données de trafic en tonnes kilométriques.

Une corrélation avec la P.I.B. s'est révélée bonne pour 8 groupes de marchandises sur 11, les coefficients de corrélation variant de 0,88 à 1,00. La méthode n'étant pas satisfaisante pour les 3 autres groupes, la corrélation a été tentée au niveau des sous-groupes ou mêmes des positions N.S.T. qui composent chacun de ces groupes. Une simple projection de tendance a été utilisée pour les positions N.S.T. pour lesquelles la corrélation était impossible. Par sommation des prévisions de trafic pour chaque position N.S.T., on a ainsi obtenu la prévision pour les 3 groupes de la nomenclature de l'I.R.T. Les taux de progression de la P.I.B. retenus sont : 5,8 % par an de 1970 à 1980, 5,9 % de 1980 à 1985. Ils proviennent d'une étude publiée dans les "Chroniques d'actualité" de la S.E.D.E.I.S. et ont comme source les chiffres fournis par l'INSEE, la C.E.E. et l'O.C.D.E.

Une projection de tendance a permis d'estimer la distance moyenne de transport d'une tonne ( $\frac{TK}{T}$ ) pour 1976 et 1985.

La projection a été réalisée à partir des données des années 1967, 1969, 1970 et 1971. Il faut noter que les valeurs "aberrantes" de 1969 ont été délibérément écartées.

Les prévisions de trafic en tonnes-kilomètres et les estimations de "distance moyenne de transport d'une tonne" ont permis le calcul des trafics en tonnes pour chacun des 11 groupes I.R.T. (voir l'annexe IV pour les résultats complets).

Comme le reste de l'étude n'a repris que les dix groupes significatifs de la typologie de l'I.R.T., seuls ces résultats en sont indiqués ici :

	1967	1969	1971	1976	1985
Tonnage kilométrique ( $10^9$ TK)	1 269	1 334	1 484	1 866	2 850
Tonnage ( $10^6$ T)	114	128	132	164	253

...



## II - Principaux résultats pour chaque scénario et comparaison -

Si l'on compare les résultats généraux (1) des prévisions de trafic en valeurs absolues établies dans 4 cas

- bonne adaptation du scénario A
- bonne adaptation du scénario B
- mauvaise adaptation des scénarios A et B
- scénario C,

Plusieurs remarques peuvent être faites :

- le trafic ferroviaire en 1985 diminue du scénario C (99 MM tk), au scénario A bonne adaptation (95 MM tk) jusqu'aux scénarios B, et A et B mauvaise adaptation 86 MM tk
- le trafic en 1985 par voie d'eau est comparable dans les scénarios A bonne adaptation et C 20 MM tk, s'élève à 18 MM tk dans le scénario B, et se situe à 14 MM tk dans les scénarios A et B mauvaise adaptation
- le trafic du transport public routier est élevé et comparable dans le scénario C et les scénarios A et B mauvaise adaptation 86-88 MM tk, plus faible et proche dans les scénarios A et B bonne adaptation (75-78 MM tk)
- le trafic du transport privé routier en 1985 est le plus fort dans le scénario B 70 MM tk, comparable dans le scénario A bonne adaptation et les scénarios B et A mauvaise adaptation (64 MM tk) nettement plus faible dans le scénario C (48 MM tk).

Il faut souligner également que ces résultats sont donnés dans des marges de variations non négligeables mais probablement moins fortes que celles que l'on aurait pu attendre, ce qui est probablement dû aux méthodes employées pour le calcul de l'affectation modale.

Les résultats montrent que la seule analyse en termes de trafics n'est pas suffisante, que ceux-ci peuvent seulement servir de guides à certains moments de l'analyse ou de la décision, car de très nombreux autres éléments entrent en ligne de compte comme la recherche des tensions a pu le montrer dans chaque scénario.

La principale cause des résultats pour le transport par fer et le transport routier public réside dans les différentes hypothèses d'améliorations sociales, en particulier, les rémunérations des chauffeurs routiers. Dans l'hypothèse de bonne adaptation du scénario A, il en résulte un renchissement assez important des prix de revient qui avaient servi de variables pour l'affectation modale.

(1) Les résultats sont présentés en encart dans 4 petits tableaux ci-après : les valeurs absolues des trafics en 1976 et 1985 sont indiquées en tonnes-kilomètres et en tonnes, les parts relatives sont calculées, elles sont indiquées entre parenthèses à 1 % près. A titre de comparaison, les trafics effectués en 1970 par les 4 modes retenus et pour les 10 groupes sont indiqués également.

Les chiffres entre parenthèses sont des pourcentages

1 9 7 0.		
	TK 10 <sup>6</sup>	T 10 <sup>3</sup>
FER	65 520 (47)	227 020 (14)
VOIE D'EAU	11 040 (8)	71 950 (4)
PUBLIC ROUTIER	37 000 (27)	443 300 (27)
PRIVE ROUTIER	25 300 (18)	902 300 (55)
TOTAL	138 860 (100)	1 643 570 (100)

...

## TABLEAU RECAPITULATIF DES EVALUATIONS DE TRAFICS

EN 1976 et 1985 (10 groupes)

-----

Les chiffres entre parenthèses sont des pourcentages

		1 9 7 6		1 9 8 5	
		TK 10 <sup>6</sup>	T 10 <sup>3</sup>	TK 10 <sup>6</sup>	T 10 <sup>3</sup>
Bonne adaptation du scénario A	FER	65 382 (40)	227 885 (12)	94 606 (37)	313 778 (11)
	VOIE D'EAU	12 537 (8)	82 930 (5)	19 504 (8)	111 686 (4)
	PUBLIC ROUTIER	48 467 (29)	451 852 (24)	75 220 (30)	660 720 (23)
	PRIVE ROUTIER	37 484 (23)	1 103 033 (59)	63 964 (25)	1 763 816 (62)
	TOTAL	163 870 (100)	1 865 700 (100)	253 294 (100)	2 850 000 (100)
Bonne adaptation du scénario B	FER	64 648 (39)	222 815 (12)	85 941 (34)	289 660 (10)
	VOIE d'EAU	13 852 (8)	86 927 (5)	18 442 (7)	105 790 (4)
	PUBLIC ROUTIER	48 329 (30)	460 442 (25)	78 545 (31)	689 524 (24)
	PRIVE ROUTIER	37 041 (23)	1 095 516 (58)	70 366 (28)	1 765 026 (62)
	TOTAL	163 870 (100)	1 865 700 (100)	253 294 (100)	2 850 000 (100)

Les chiffres entre parenthèses sont des pourcentages

		1 9 7 6		1 9 8 5	
		TK 10 <sup>6</sup>	T 10 <sup>3</sup>	TK 10 <sup>6</sup>	T 10 <sup>3</sup>
Scénario C	FER	68 447 (42)	284 709 (15)	99 488 (39)	440 540 (15)
	VOIE D'EAU	13 394 (8)	86 654 (5)	19 734 (8)	127 410 (5)
	PUBLIC ROUTIER	52 575 (32)	516 978 (28)	86 330 (34)	888 163 (31)
	PRIVE ROUTIER	29 454 (18)	977 359 (52)	47 742 (19)	1393 887 (49)
	TOTAL	163 870 (100)	1 865 700 (100)	253 294 (100)	2850 000 (100)
	Mauvaise adaptation des scénarios A et B	FER	63 592 (39)	223 026 (12)	86 886 (34)
	VOIE D'EAU	13 563 (8)	84 995 (4)	14 244 (6)	72 900 (3)
	PUBLIC ROUTIER	51 199 (31)	480 457 (26)	87 676 (35)	730 026 (26)
	PRIVE ROUTIER	35 516 (22)	1 077 222 (58)	64 488 (25)	1755 365 (61)
	TOTAL	103 870 (100)	1 865 700 (100)	253 294 (100)	2850 000 (100)

NB : Les résultats détaillés sont dans l'annexe IV.

Quatrième partie

---

CONSEQUENCES POLITIQUES, SOCIALES  
ET ECONOMIQUES DES SCENARIOS

---

I - Méthode d'analyse -

L'analyse des conflits probables qu'ils soient latents ou éclatés permet d'examiner les conséquences de la politique des transports et la définition des éventuels aménagements à y apporter.

Les causes de ces tensions peuvent être internes au secteur des transports ou externes :

- internes, il s'agit par exemple d'une réglementation devenue inadaptée du fait de l'évolution de la situation ou du comportement d'un groupe cible refusant les modifications de situation, de ses fonctions ou de son statut, ou encore d'une augmentation brutale des prix du transport pour un mode donné pour une raison ou une autre (par exemple augmentation de taxes);

- externes, ces causes peuvent être des décisions d'ordre politique, économique, social prises sur le plan national ou même sur le plan communautaire.

C'est évidemment par des actions sur ces causes que les tensions pourront être réduites ou supprimées, mais les solutions dépendent également des domaines où se manifestent les tensions, et à une même cause peuvent correspondre plusieurs tensions dans des domaines différents, une présentation de ces domaines est faite ci-après.

Domaines de tensions essentiellement internes au secteur et dont l'intervention peut intervenir par des mesures sectorielles	: Domaines de tensions liés au secteur des transports et dont la diminution nécessite des décisions externes au secteur des transports de marchandises
état du marché (concurrence)	: construction de l'Europe
organisation des professions de transporteurs et d'auxiliaires	: environnement économique et monétaire national et international
conditions de travail, de rémunérations et de vie des salariés et artisans	: conditions et qualité de vie
structures des entreprises de transport	
infrastructures et équipement de transport	

rôle de l'Administration et des pouvoirs publics

Il ne faut pas confondre la manifestation aiguë d'une tension par exemple une grève avec la cause ou la tension elle-même; que cette grève soit à l'origine de difficultés nouvelles est fort possible, même inévitable mais il s'agit là d'effets secondaires d'une cause première peu ou mal identifiée. C'est pourquoi, il ne sera peu ou pas fait état des modalités d'action et de protestation des groupes ayant à supporter des tensions; toutefois, il faut signaler que tout éclatement de crise correspond à une mauvaise définition de politique sectorielle ou à une insuffisante information sur celle-ci, ressenties comme une insécurité de la part des professions, salariés ou corps de contrôle.

Par ailleurs, il peut y avoir souvent des situations complexes où les domaines de tensions interagissent mutuellement l'un sur l'autre, entraînant des réactions en chaîne difficiles à arrêter. Celles-ci ne seront pas explicitement étudiées pour le moment; les plus importantes se situant dans les rapports internationaux et sectoriels.

II - Examen des 3 scénarios -

A) Scénario A : Politique basée sur les règles de l'Economie de Marché

Analysons un à un les domaines de tensions dans le cadre du scénario "A" d'économie de marché.

1. Etat du marché -

Pour quelles raisons principales le fonctionnement pourrait-il ne pas être satisfaisant? Comment l'améliorer ?

a) des situations monopolistiques peuvent apparaître dans le sous secteur public routier soit au niveau régional soit au niveau national.

Cela relève de la réglementation générale des ententes : dès qu'un abus de position dominante est décelé, l'Administration doit intervenir selon les procédures normales. Les contrôles devront être particulièrement rigoureux afin d'empêcher ces formations. C'est par des enquêtes menées éventuellement dans le cadre de la C.E.E. que ces abus seraient mis en évidence. Les sanctions seraient d'abord prononcées au niveau national, la Cour de Justice de La Haye intervenant en cas de situation intéressant d'autres pays.

b) une dépendance trop marquée entre le chemin de fer et les activités routières de la S.N.C.F., entraînant des distorsions sur les marchés locaux (affrètement, prix, conditions de prise en charge). Une dissociation plus marquée entre ces deux types d'activités serait souhaitable; l'Administration peut être amenée à faire des recommandations et même à subordonner sa participation aux charges d'infrastructures destinée à maintenir des conditions équitables de concurrence dans la première phase du scénario, à la régularisation de la situation. Autrement, cela relève également de la réglementation des ententes.

c) modifications brutales des prix relatifs, mis à part celles qui pourraient intervenir à la baisse pour briser une situation concurrentielle, les autres sont dues à des modifications intervenues dans les éléments composants du prix (ex. rémunérations) et seront donc étudiées à ce titre.

Si au cours de la période d'adaptation, une telle baisse des prix routiers publics et de la voie d'eau au-delà de la fourchette du bas intervenait de manière à ce que certaines entreprises de transport routier, de voie d'eau (ou même le fer) se trouvent localement désavantagées, des procédures de sanctions professionnelles ou judiciaires pourraient être enclenchées conjointement ou successivement selon les cas, la procédure professionnelle seule étant préférable en cas de petites infractions.

Dans la période normale, toute baisse relative importante des prix de transport de quelque mode que ce soit qui serait dénoncée comme abus de position dominante ou refus de la situation concurrentielle par des transporteurs concurrents et reconnues comme telles par le pouvoir judiciaire serait sévèrement sanctionnée. Il serait institué une procédure de déclaration auprès de l'Administration (Ministère des Transports). L'Etat pourrait se trouver alors dans l'obligation de faire rectifier les prix anormaux pratiqués. Ceci interviendrait après enquête et décision du pouvoir judiciaire.

d) une évolution devant la tarification de l'usage des infrastructures routières se traduisant par l'achat massif de véhicules peu ou pas taxés. Une telle évolution, bénéfique pour les infrastructures routières se traduirait par une perte de recettes pour l'Etat de plusieurs dizaines de millions de francs sur le produit de la taxe à l'essieu; toutefois, cette perte disparaît avec l'établissement du système à l'équilibre budgétaire. Il semble donc difficile d'adapter la tarification pour couvrir cette perte par un nouveau système qui ne jouerait que pendant la période d'adaptation.

## 2. Organismes professionnels, leurs rôles -

L'évolution des rôles, de la composition de ces organismes chargés de la gestion du marché pour le compte des professionnels, du contrôle des activités des entreprises, de la négociation avec les pouvoirs publics, les autres secteurs d'activités, les organisations salariales peut susciter une réaction de refus de la part :

- de ceux qui peuvent s'estimer lésés par un nouveau partage de ces tâches;

- de ceux qui peuvent craindre de nouvelles responsabilités.



Ces deux volets de tension doivent être examinés.  
Comment en réduire le risque ?

Le premier correspond en particulier à la suppression des C.N.R., C.N.L., groupements de commissionnaires pour la route à la fin de la période d'adaptation et à la modification profonde des tâches de l'O.N.N. qui devient indépendant de l'Administration. Le reclassement des personnels de ces organismes devrait s'avérer possible dans les bureaux ou bourses de fret, ou dans les cellules techniques que les organisations patronales seront probablement amenées à augmenter compte tenu de leurs nouvelles charges; le réemploi des agents de l'Etat détachés à l'O.N.N. dans les services de l'Administration ne devrait pas poser de difficultés importantes.

L'accroissement des responsabilités des organisations patronales (F.N.T.R., U.N.O.S.T.R.A., Chambres syndicales de déménageurs, chambre syndicale des loueurs, le C.A.F., l'A.N.N.A.F., la C.O.D.E.B.A., etc...) devenues les interlocuteurs directs de l'Etat, chargés de maintenir une gestion efficace dans le secteur et habilités à prendre des sanctions professionnelles est un phénomène nouveau dont on peut craindre, du fait d'une insuffisante préparation de ces organisations, qu'il ne perturbe le fonctionnement du secteur. Si l'on arrivait à une telle conclusion il faudrait assurer la formation économique des représentants à tous les niveaux de ces organismes le plus tôt possible afin que la concertation entre modes ou entre modes et pouvoirs publics ou encore entre transporteurs et auxiliaires puisse s'avérer efficace.

Une autre source de conflit à ce niveau provient du déséquilibre existant entre entreprises et secteur artisanal dans le transport public routier et la voie d'eau; si les organisations patronales d'un même sous-secteur ne parvenaient pas à trouver une représentation équitable des intérêts parfois divergents des artisans et entreprises, un blocage de la situation peut suivre nécessitant l'arbitrage des pouvoirs publics.

./....

3. Conditions de travail, de rémunération et de vie des salariés et des artisans du transport par route et par voie d'eau -

Trois sortes de conflits peuvent naître ici.

a) d'insuffisantes réalisations en matière sociale et salariale peuvent entraîner des revendications de plus en plus dures de la part des salariés (dont le taux de syndicalisation augmente) et des artisans (dont l'adhésion à des syndicats interprofessionnels d'artisans se développe). Dès lors, le système d'attribution des licences de transport se trouve bloqué et si des grèves interviennent l'équilibre du marché est mis en cause et le fonctionnement de l'économie également (certains secteurs au moins).

Trois solutions s'offrent au patronat pour ce qui concerne les salariés :

- une programmation rapide des améliorations de salaires et de conditions de travail (avec le risque d'un renchérissement relatif des coûts);
- empêcher ces risques de revendications en luttant contre le développement du syndicalisme revendicatif (licenciements, recrutement de travailleurs étrangers, développement d'organismes corporatifs chez les salariés), ce qui est en contradiction formelle avec les principes de cette politique puisque le respect de la réglementation sociale en est une des pierres de base;
- développer une politique contractuelle entre patronat et salariés par le biais de contrats de progrès renouvelables tous les ans par exemple;

Pour ce qui concerne les artisans, si le mouvement de regroupement, duquel devrait découler de notables améliorations des conditions de vie, ne se produit pas suffisamment vite à l'initiative des seules professions, les pouvoirs publics pourraient être amenés à des actions spécifiques telles que, aides financières, programme d'information et de formation ... et, en particulier pour la voie d'eau d'autres formes d'actions visant directement l'amélioration des conditions de vie des familles (aménagement des garages à bateaux, développement des actions sanitaires, amélioration des conditions de scolarité et de formation professionnelle des enfants) afin de faciliter leur insertion dans la société.

b) à l'inverse, le risque d'une amélioration notable des conditions de travail et de salaire dans un mode peut entraîner un renchérissement des prix relatifs de ce mode et conduire à son insuffisante compétitivité par rapport aux autres. Trois éléments sont à souligner :

- d'une part, il ne faut pas surestimer ce risque (cf. les

calculs de prix utilisés dans l'affectation modale);

- d'autre part, des améliorations de productivité très importantes peuvent intervenir, en particulier au niveau de la gestion des entreprises et de l'organisation de l'affrètement
- enfin, les salariés de la voie d'eau et surtout de la route connaissent des conditions de travail qualitativement inférieures à la moyenne nationale, ce qui constitue une situation de plus en plus difficilement admissible.

c) l'adaptation du réseau ferroviaire, sa simplification et la réduction de personnel qu'elle implique peut induire un mouvement revendicatif des salariés, si elle n'est pas accompagnée - des explications nécessaires,

- de mesures de recyclage largement ouvertes,
- d'améliorations de salaires et de conditions de travail pour les agents de la S.N.C.F. restant dans l'entreprise,
- de l'amélioration des fonctions assumées par ces agents.

#### 4. Structures des entreprises de transport et des auxiliaires

On peut craindre plusieurs types de tensions :

a) déséquilibre pour le transport routier et par voie d'eau provenant :

- soit d'un mouvement trop lent de regroupements des petites entreprises et des artisans,
- soit d'une concentration d'entreprises importantes risquant de tenir une position dominante sur des marchés locaux ou même nationaux.

b) une adaptation difficile des auxiliaires de transport devant le développement des services commerciaux des transporteurs.

c) des difficultés de réorganisation de la S.N.C.F. dont le développement d'activités diversifiées tend à réduire le poids relatif de la partie ferroviaire ou encore dont les structures régionales ferroviaires insuffisamment fortes ne permettent pas de conduire à une véritable déconcentration, et contribuent à créer des conflits entre les régions et le niveau "national" de la S.N.C.F.

Des solutions différentes s'imposent pour chaque cas:

- L'amélioration de la situation pour les entreprises de transport par route et par la voie d'eau passe par une plus grande concertation entre l'Etat et les organisations patronales et les syndicats de salariés afin que les actions de formation à la gestion, les contrôles des ententes, les actions d'incitation au regroupement soient organisées efficacement.

./...

- Pour ce qui concerne les auxiliaires de transport (commissionnaires, courtiers) les tentatives qui seront faites pour organiser les services commerciaux pour les entreprises de transport et développer le rôle des bureaux de fret devraient conduire à réorienter leurs activités :

- . soit après avoir choisi entre la fonction d'auxiliaire du chargeur et celle d'auxiliaire du transporteur,
- . soit en optant pour une fonction "d'auxiliaire tous modes", c'est-à-dire de conseil en transport, chargé particulièrement de l'organisation de transport multi modes.

- Pour la S.N.C.F., les pouvoirs publics n'auront à intervenir que si les difficultés structurelles indiquées plus haut gênaient le fonctionnement du marché. Des négociations interviendraient alors entre la Société nationale et l'Etat.

5. Infrastructures et équipement de transport -

Il s'agit à la fois :

- des autoroutes,
- des routes,
- des voies d'eau à grand et petit gabarit,
- des lignes de chemin de fer,
- et des centres rail-route,
- des centres routiers,
- des gares,
- des ports fluviaux et maritimes;

c'est-à-dire tous les équipements qui permettent le déplacement et le transbordement des produits; certains relèvent de l'initiative exclusive de l'Etat, d'autres de celle du secteur privé (transporteur ou chargeur).

Deux types de tensions peuvent apparaître :

- au niveau du choix de l'équipement : où, quand ?
- au niveau du financement : qui, combien ?

Pour le premier, outre l'amélioration des méthodes visant à déterminer l'opportunité d'un projet, l'ouverture de véritables débats au sein des instances professionnelles et économiques (chambres de commerce) et encore plus politiques (conseils généraux, conseils régionaux, etc...) est le seul moyen de lever les difficultés.

Pour le second, cela pose essentiellement la question de la répartition des charges de la collectivité entre :

- le budget de l'Etat,
- les budgets locaux (régionaux, département, communaux),
- les usagers effectifs.

./...

Seuls des compromis peuvent être trouvés par négociations, après que la ligne politique du Gouvernement aura été clairement définie. Un risque de conflit précis peut provenir d'une augmentation telle des péages d'autoroutes pour les poids lourds que ceux-ci se trouvent obligés de n'utiliser que les routes nationales normales ce qui pourra reposer des difficultés sur le plan de leur renforcement.

## 6. Construction de l'Europe -

Avec ce point commence l'examen d'une nouvelle catégorie de tensions où le secteur des transports ne constitue qu'un lieu, parmi d'autres, de retombées.

La politique définie dans ce scénario est compatible avec l'esprit du Traité de Rome. Le rythme de réalisation indiqué pour cette politique (une période d'adaptation de trois ans doit permettre de créer dans le marché des transports une situation de marché concurrentiel) paraît, quant à lui, optimiste confronté à celui des réalisations passées du marché commun des transports; la tarification de l'usage des infrastructures, la création d'infrastructures européennes, les dimensions, poids des véhicules restent des domaines litigieux : le premier car le système doit être choisi, le second car la configuration des réseaux européens d'infrastructures préfigureront l'état des échanges futurs et le troisième, car déjà maintenant la mise en oeuvre de l'accord est très lente.

Les décisions prises à Bruxelles s'imposeront et pourront remettre en cause ce schéma.

## 7. Environnement économique et monétaire national et international.

Si une crise économique paraît peu probable nécessitant l'organisation des transports hors de l'option du marché, par contre les répercussions sur ce marché des transports des désordres monétaires internationaux peuvent se faire sentir de trois manières :

- par le biais d'une modification des importations-exportations, qui pourrait changer la physionomie des flux de transports intérieurs (origine, destinations, valeurs, modes...);

- par le biais d'un envahissement du marché des transports français par des transporteurs étrangers, à la suite d'un réajustement monétaire. Cet envahissement pourrait faire échapper hors du domaine d'intervention de l'Etat une partie du marché français des transports et produirait des situations de concurrence dommageables pour la prospérité des entreprises françaises. (L'inverse peut également être craint).

Dans l'un et l'autre cas, des mesures interventionnistes pourront seules :

- régulariser le marché (organisation de l'affrètement)
- régler le transport sous douane par véhicules étrangers

- par une crise générale de l'énergie manifestée par des restrictions notables de la production et donc de l'utilisation de l'énergie pétrolière alors que l'énergie électrique ou nucléaire ne rencontre que lentement de bonnes possibilités techniques d'utilisation pour la route et la voie d'eau, et que les constructeurs de véhicules connaissent de grandes difficultés de reconversion.

Dans de telles hypothèses, les coûts des transports routiers et fluviaux augmenteraient sensiblement, entraînant un accroissement important du trafic ferroviaire, à moins que les taxes sur les carburants ne subissent de fortes baisses.

Par ailleurs, des changements importants dans l'aménagement du territoire avant la fin de la période étudiée, tendent à réduire au maximum les transports de marchandises, au profit de "consommations" sur place et d'approvisionnements par mer encore plus importants.

#### 8. Conditions et qualité de vie -

Ceci recouvre trois types de tensions,

- dues au public où se développe une psychose du camion (insécurité) alors que par ailleurs les menaces de chantage contre la S.N.C.F. augmentent,

- dues à l'urbanisme et à l'aménagement du territoire avec une concentration de population et d'industrie telle que l'engorgement des infrastructures et des centres de trafic est atteinte en certains endroits contribuant à une augmentation des délais et prix du transport,

- dues à la pollution et au bruit des engins de transport routier.

La première peut s'améliorer sous l'effet de réglementations des normes de sécurité, de contrôles draconiens et de sanctions financières et pénales lourdes pour les transporteurs routiers pris en défaut. A la S.N.C.F., c'est le renforcement du contrôle d'accès aux quais.

Le second ensemble est beaucoup plus complexe et ne trouvera d'améliorations décisives que par des actions menées hors du domaine des transports et passant probablement par une phase "autoritaire" de décentralisation. Ces dernières nécessitent des programmes spécifiques d'action (équipement anti-pollution des véhicules, antibruit des lieux d'habitation) qui devront être financés par des taxes affectées et prélevées sur les constructeurs et transporteurs routiers; mais c'est la diminution de la concentration des activités qui apportera les éléments décisifs.

Un autre élément de solution consiste en la mise au point puis en l'application d'un système dissuasif de tarification des nuisances.

./...

9. Le rôle des pouvoirs publics et de l'Administration -

En fait les questions sont simples à poser : l'Administration saura-t-elle ne pas retomber dans les excès d'une réglementation pointilleuse ? Les Pouvoirs publics sauront-ils définir leur propre stratégie suffisamment clairement pour éviter au maximum le jeu de la contre information ?

A la première question, à laquelle correspond un risque réel, une seule solution : un recyclage permanent des agents de l'Etat, la simplification des réglementations et la plus large décentralisation ainsi que le contact permanent avec les entreprises.

A la seconde, une seule manière d'éviter la crise : une très large publication de la doctrine gouvernementale (livre blanc, programme quinquennal, etc....)

Il n'était pas possible d'être exhaustifs mais toujours est-il que l'ensemble des tensions examinées couvre largement le secteur des transports de marchandises. C'est bien sûr dans une phase ultérieure de l'étude qu'il conviendrait d'apprécier la probabilité des crises présentées ci-dessus et de chiffrer le coût des solutions à y apporter.

Un tel travail pourra être effectué lorsque le choix d'approfondir l'un des trois scénarios ou une politique composite aura été fait.

B) Scénario B : Politique d'encadrement de la concurrence .

Tous les risques de blocage liés à l'informatique réciproque des groupes cibles et à la formation des dirigeants, cadres d'entreprises, à l'information par les pouvoirs publics sur leur politique, à la situation sociale des salariés et artisans, à l'état des infrastructures existent ici. On les indiquera assez rapidement, rappelant les éléments de solution proposés lors de l'étude du Scénario "A".

Par contre, certaines tensions sont spécifiques de cette politique d'encadrement de la concurrence: elles seront reprises à chaque point de la "typologie" des domaines de tensions.

1. Etat du marché -

La concurrence est organisée à partir des contrats de programme passés entre l'Etat et les représentants des professions concernées.

On doit envisager le risque d'une remise en cause du principe de ces contrats :

- d'une part, du côté des professionnels estimant que les engagements de l'Etat sont insuffisants pour justifier leur signature,

- d'autre part, du côté des salariés qui, s'estimant insuffisamment associés à l'élaboration des contrats, refusent d'adhérer à leur contenu, qui pour eux ne possède pas de garanties suffisantes quant à l'amélioration des conditions de travail.

Dans le premier cas, cela constitue un retour à la période antérieure (décret 1949), ce qui ne paraît pas souhaitable. L'Etat fera en sorte de l'éviter en facilitant la reprise des négociations et, à défaut, sera amené à accroître la libéralisation du secteur, sans avoir de garanties de coopération de la part des transporteurs et des auxiliaires. L'Etat pourrait être amené à faire organiser une consultation des entrepreneurs de façon formelle ou informelle sur les contrats.

Dans le second cas, l'opposition des salariés des entreprises de transport routier, même si elle aboutissait à une situation de grève ou de blocage de la circulation devrait céder au cours de négociation de conventions collectives avantageuses. L'impact sur l'organisation du transport ne sera probablement pas négligeable et si les contrats de programme ne reprenaient pas certaines mesures demandées par les salariés, il conviendrait de prévoir des contrats assez souples pour intégrer les conséquences d'une d'une négociation salariés-patrons ultérieure à la signature



## 2. Organisation des professions de transporteurs et d'auxiliaires -

C'est sur tout dans le secteur de la voie d'eau que les modifications importantes sont prévues; elles peuvent soulever de fortes oppositions. C'est essentiellement par une large information des professionnels que la situation pourra être réorientée si besoin est.

Une autre source de tension peut venir dans le secteur routier public d'un manque de coopération entre les organisations patronales signataires du contrat de programme et qui seront appelées à collaborer entre elles. Ce sera à l'Etat de veiller à relancer la concertation et au besoin d'agir en arbitre, avec la collaboration des fédérations syndicales auxquelles ces organisations patronales peuvent adhérer.

## 3. Conditions de travail, de rémunération, de vie des salariés et des artisans -

A ce titre, deux crises différentes peuvent éclater :

- l'une des salariés du transport public routier, dont l'amélioration des conditions de travail prévue, si elle est réelle n'est pas rapide;
- l'autre des artisans bateliers qui sont susceptibles de refuser la réduction de leur profession et peuvent estimer que les mesures de réinsertion prévues ne se traduisent pas dans les faits.

## 4. Structures des entreprises de transport -

Le regroupement des petites entreprises de transport par route ou par voie d'eau risque de se faire lentement, et de nécessiter des actions complémentaires d'incitation de la part des Pouvoirs publics (par exemple, facilités fiscales...). Mais, en plus, une importante difficulté viendrait de la S.N.C.F. où la réorganisation interne se heurtera à l'opposition des salariés (réduction du personnel) et des pouvoirs locaux (fermeture des lignes ou des gares). Pour les premiers, la responsabilité de la Société nationale serait mise en cause, si les clauses sociales du contrat de programme n'étaient pas respectées. La Société nationale devrait alors revoir sa politique sociale. Dans l'autre cas, ce serait en dernier recours aux Pouvoirs publics de mener directement des négociations avec les salariés de la S.N.C.F., à moins, si grève il y avait, qu'il ne soit recouru à la procédure de réquisition.

Pour les seconds, la menace reste assez faible et nécessite, en dernier ressort, une information du Gouvernement.

## 5. Infrastructures et équipement de transport - .

Deux éléments de tension existent :

- la fermeture du réseau Freycinet de voie d'eau;
- l'équipement des centres de distribution en centres de fret ou de transit intermodaux.

Pour le premier, des mesures d'encouragement, telles l'allègement de certaines taxes ou des primes à l'équipement en automoteurs neufs ou encore faciliter la formation de petits convois poussés, peuvent permettre de dépasser ce conflit.

Pour le second, il sera nécessaire de mettre au point un programme d'équipement à l'initiative des Pouvoirs publics.

## 6. Construction de l'Europe -

Cette politique n'est pas en désaccord avec le Traité de Rome, ni avec les règlements actuels. Elle respecte les orientations prises dès maintenant pour le long terme.

Un seul problème, celui de l'implantation en France d'entreprises d'autres pays européens effectuant des transports intérieurs et internationaux : l'attitude des Pouvoirs publics sera d'essayer de faire prendre des participations croisées entre entreprises françaises et étrangères et de faire bénéficier de facilités fiscales les entreprises françaises désirant s'implanter en Europe.

## 7. Environnement économique, monétaire national et international -

Les risques de tensions sont identiques à ceux décrits dans le scénario A et sont consécutifs à une modification du rythme et de l'importance des importations-exportations ou à un réajustement monétaire qui serait défavorable à la France.

## 8. Conditions et qualité de vie -

Qu'il s'agisse de l'insécurité routière, de la pollution et de l'augmentation des désagréments dus aux bruits de la circulation, des atteintes à la qualité du transport routier et ferroviaire en raison de la concentration urbaine des activités, les éléments d'amélioration les plus importants relèvent de la réorientation des options d'aménagement, d'autres peuvent dépendre de réglementations spécifiques, mais le libre arbitre sur les coûts de congestion, de pollution, etc... rend illusoire l'efficacité d'une tarification des nuisances. Toutefois, une politique de définition de normes de nuisances est hautement souhaitable et possible.

9. Le rôle des Pouvoirs publics et de l'Administration -

Les tâches à effectuer au sein de l'Administration restent assez importantes et dans l'ensemble peu différentes de celles réalisées actuellement. Toutefois, une liberté de plus en plus grande devra être laissée aux professions et à la S.N.C.F. dans le cadre des contrats de programme successifs et de nouvelles relations devront s'instaurer entre les Pouvoirs publics et les professions. C'est par le moyen d'une information réciproque constante que les risques de tension pourront être levés.

L'Administration devra surveiller attentivement l'état du marché.

c) Scénario C : Politique comportant une plus grande intervention de l'Etat .

C'est sous l'angle des tensions ou conflits probables qu'est abordé ici, comme dans les autres scénarios, l'examen des conséquences de la mise en place des options de cette politique de type interventionniste qui s'efforce de développer une gestion largement décentralisée du marché.

Nous reprendrons point à point les différents "domaines de tensions" analysés lors de la présentation des 2 autres scénarios.

1. Etat du marché

- a) Il s'agit d'abord de répondre à la question suivante : le processus mis en place dans ce scénario est-il suffisamment dynamique ? ou encore les chambres régionales d'affrètement ne risquent-elles pas par la délivrance des autorisations de transports de gêner l'adaptation de l'offre à la demande et inversement ?

Deux remarques sont à faire :

- le nombre des chambres régionales doit être adapté aux marchés de transport. Si, en théorie, une chambre par région apparaît souhaitable, il n'est pas exclu dans un premier temps de regrouper des régions à faible trafic de marchandises (entrées + sorties) quitte ultérieurement à revenir sur ces regroupements. A l'inverse, des régions fortement importatrices ou exportatrices et disposant de plusieurs centres industriels et urbains importants pourront se doter de plusieurs établissements de frêt.
  - les crédits de fonctionnement, prélevés sous la forme de redevance annuelle auprès des transporteurs et des chargeurs, pourront faire l'objet de péréquation partielle par l'organisme fédérant<sup>les</sup> les chambres en cas de difficultés graves de gestion de l'une des chambres gênant le fonctionnement global du système.
- b) Il y a lieu de se demander également si ce système ne va pas conduire à une augmentation des coûts de transports ; dans la mesure où le fonctionnement normal des chambres de frêt pourrait être assuré au moyen d'une enveloppe financière sensiblement équivalente à la masse actuelle des commissions des auxiliaires de transports terrestres (soit environ 85 MF d'après l'enquête de structures de 1969, chiffre établi à partir des affrêteurs et des courtiers) il ne paraît pas devoir y avoir une augmentation des prix de transports.

Dans l'organisation proposée des transports, il paraît sain que les tarifs décidés par les chambres régionales reflètent les coûts du transport.

On peut donc se demander si ces coûts ne risquent pas d'augmenter excessivement : le principal danger peut provenir d'un éventuel manque de capacité (ou surcapacité) du parc de transport.

- c) Le fonctionnement des chambres d'affrètement ne peut-il être perturbé par des revendications du personnel en place ? La définition d'un statut pour les agents assermentés sera délicate certainement, mais ce sont les conditions de travail (heures d'ouverture, localisation des chambres d'affrètement...) qui pèseront le plus.
  
- d) Que se passera-t-il si malgré une meilleure organisation du marché et le développement d'une planification des transports par les chargeurs, le transport pour compte propre ne diminue pas ? Faudrait-il le réglementer et le restreindre autoritairement par suppression des autorisations de transport ? Si la persistance de ce mode de transport porte un coup au système mis en place, des restrictions sévères pourront lui être imposées. -

## 2. Organisation des professions de transporteurs et d'auxiliaires

Les principales sources de conflit se situent à 2 niveaux différents, l'un général, l'autre sectoriel :

- une hostilité d'ordre "idéologique" des professionnels routiers et de la voie d'eau aux mesures d'organisation et une crainte d'instabilité dans l'activité. A ceci, il est seulement possible d'envisager en réponse :
  - une large information sur les avantages du système
  - une extrême prudence dans la définition de la capacité de transport au départ.

C'est peut-être ce risque, essentiellement psychologique, qui est le plus important et son dépassement conditionne sûrement le succès du scénario.

- le dépérissement de la fonction d'affréteur, de celle de courtier et le changement intervenu dans l'organisation du groupage peuvent induire des situations personnelles ou collectives de reclassement difficiles.

Les pouvoirs publics devront en accord avec les professions concernées et dès le départ élaborer un programme de reconversion et d'aides financières destinées à réduire au maximum ces risques.

## 3. Conditions de travail, de rémunération et de vie des salariés et des artisans

Les mêmes risques que ceux décrits dans les scénarios précédents existent ; les entreprises gardent en ce domaine une liberté d'action et c'est seulement par les contrôles effectués, les sanctions prises, les concertations organisées, le développement du syndicalisme que l'amélioration des conditions de travail se révélera effective ; toutefois il faut souligner que la réduction des distances moyennes de déplacement pour la route devrait être un élément positif en ce sens.

#### 4. Structures des entreprises de transport

Deux aspects :

- le regroupement nécessaire des entreprises de transport routier et de voie d'eau, celui-ci rendu plus attractif par le maintien et l'entretien du réseau de petit gabarit, se fera-t-il par le moyen de mesures incitatives ?
- la S.N.C.F. pourra-t-elle prendre en charge à la fois un trafic plus important sur un réseau plus étendu (en particulier en transversales) que celui prévu dans les autres scénarios ?

Il est probable que ces deux problèmes trouvent un élément de solution par une très bonne organisation du groupage des marchandises avec des centres de transit tous modes, gérés par exemple sous forme de coopérative.

#### 5. Infrastructures et équipement de transport

C'est là certainement le domaine où les réalisations seront les plus déterminantes pour la bonne marche de ce système ; en effet, il réclame un effort de planification, de programmation, et de financement assez important de la part de la collectivité.

La mise en place des réseaux dont le mode de définition est décrit dans la première partie du scénario nécessitera probablement un partage nouveau des compétences entre le niveau national et le niveau régional, aidé d'ailleurs par les options prises en matière d'aménagement du territoire dès 1980. Des modifications dans le système fiscal foncier, et dans l'imposition des sociétés pourraient être parallèlement mises en oeuvre aux fins de financement de ces infrastructures.

#### 6. Construction de l'Europe

Il y a une certaine antinomie entre les options du traité de Rome traitant de l'organisation des transports et celles de la politique envisagée dans cette partie ; mais d'autres pays ont d'ores et déjà montré que sous couvert de libéralisme des réalisations assez dirigistes pouvaient être entreprises (exemple : le plan Leber et même par certains côtés l'organisation néerlandaise des transports).

D'autre part, il faut remarquer que ce scénario vise essentiellement une organisation de l'affrètement et une orientation de l'affectation modale ; en cela, les moyens proposés, appliqués sur des techniques telles que l'informatique, ne sont pas très éloignées de ce que peut mettre au point d'une part une entreprise intégrée telle la S.N.C.F., d'autre part des entreprises multinationales pour les trafics inter établissements. Le même rapprochement peut être fait avec des ententes entre entreprises visant la répartition de marchés nationaux ou internationaux ; la rationalité recherchée dans l'organisation des transports intérieurs par ce scénario n'est pas étrangère aux options libérales.

...

## 7. L'environnement économique, monétaire national et international

Si les risques là encore recouvrent à la fois la crise de l'énergie, une crise monétaire avec ses conséquences sur la balance commerciale, le développement en France du transport intérieur fait par des transporteurs étrangers sur la route et la voie d'eau, c'est sur le dernier point qu'il convient d'insister : on peut, en effet, contraindre les transporteurs étrangers venant en France à observer au retour en charge un trajet semblable du point de vue de la distance à celui effectué à l'aller. Ultérieurement, il pourrait être décidé d'affecter au fer tous les transports internationaux, à l'entrée en France, exceptés les transport frontaliers.

Un autre point doit être examiné : celui des difficultés d'adaptation des entreprises de construction de véhicules utilitaires routiers. En effet, les réglementations strictes concernant la lutte contre le bruit, la pollution et pour la sécurité entraîneront des difficultés de gestion pour ces entreprises qui devront modifier certaines techniques de production dans des délais assez brefs.

## 8. Qualité et conditions de vie

Les options d'aménagement du territoire retenues (appelées "dépolari-sation") vont dans le sens proposé par cette organisation des transports et cette conjonction devrait amener une amélioration, assez lente peut-être et au prix d'un relatif ralentissement de l'industrialisation, de la qualité de la vie.

Toutefois, si les programmes de lutte anti-nuisances ne donnaient pas rapidement (2 à 3 ans) des résultats encourageants dans le secteur des transports, une tarification destinée à compenser les coûts collectifs entraînés par le transport devrait être mise en place.

## 9. Le rôle des pouvoirs publics et de l'Administration

N'y a-t-il pas en puissance dans ce scénario le risque de voir l'Administration devenir pléthorique et par là même qu'elle constitue le principal goulot d'étranglement en empêchant l'évolution dynamique du système ?

Elle intervient :

- dans la définition des principes d'affectation modale,
- dans l'élaboration des tarifs
- dans les contrôles.

En fait, l'augmentation des frais imputables à l'Etat dans ce scénario provient en grande partie de l'utilisation de l'informatique (modèle, traitement systématique des controlographes, par exemple). Ces coûts seront d'autant plus élevés que l'Administration ne sera pas adaptée à ces tâches. C'est une question déjà soulevée à d'autres endroits et sous d'autres formes, dans le scénario A par exemple.

Conclusions

L'examen de trois scénarios contrastés permet de dégager quelques constatations d'ordre général pouvant guider le choix de principes d'évolution de la politique des transports.

**Quels sont les scénarios ?** Chacun des trois scénarios peut être caractérisé comme suit :

- Scénario A : disparition des contraintes réglementaires, non nécessaires à une économie de marché et concertation entre l'Etat et les organisations professionnelles patronales et ouvrières. L'Etat se désengage de la gestion de système de transport et maintient un appareil d'information et de contrôle du jeu du marché.
- Scénario B : maintien d'un encadrement de la concurrence assouplissant les contraintes réglementaires les plus pesantes et développement des relations contractuelles entre l'Etat et les partenaires du secteur des transports. L'Etat intervient donc dans la gestion en développant un appareil d'information et de contrôle de l'efficacité des mesures d'encadrement prises.
- Scénario C : orientation de la répartition modale au niveau national au moyen de directives élaborées par l'Etat tenant compte d'un certain nombre de contraintes économiques, sociales, ou d'infrastructures. La gestion est effectuée au niveau régional par des chambres régionales de fret, intermodales. L'engagement de l'Etat est donc important, à la fois dans le domaine de la gestion et dans celui du contrôle.

Les trois scénarios ont volontairement été contrastés et examinés du point de vue de l'ensemble des conséquences que l'on pouvait en déduire.

**Les principaux résultats.**

Sans trop vouloir s'attacher au détail des chiffres, il convient de mettre en évidence les principaux résultats obtenus pour une affectation modale simplifiée à l'horizon 1985.

Le scénario A est caractérisé essentiellement par une part relative importante de trafic assurée par le chemin de fer (37 % des t-km) et un développement moyen du trafic routier (55 % des t-km, au total).

Le scénario B est caractérisé par une diminution sensible de la part relative du chemin de fer (34 %) au profit du transport routier (59 %) et essentiellement au profit du transport routier privé (28 %).

Le scénario C correspond à une part relative très importante de trafic assuré par le chemin de fer (39 %) au détriment de la route (53 %) et surtout du transport routier privé (19 %).



Dans les trois cas, le trafic acheminé par la voie d'eau est approximativement la même.

Ces résultats sont intéressants à divers titres :

- 1) Le scénario A n'est pas défavorable au chemin de fer ; ceci peut s'expliquer par la structure envisagée pour la profession du transport routier : seules subsistent de grandes entreprises qui ont accepté un progrès social important ; les petites entreprises ont été éliminées (c'est le cas actuel aux Etats-Unis).
- 2) Le scénario B favorise la croissance du transport routier privé, forme de transport qui n'est sans doute pas la plus productive pour la collectivité, car elle comporte normalement plus de parcours à vide que le transport public.
- 3) Le scénario C favorise, et c'est moins inattendu, les transports publics qu'ils soient exécutés sur le rail ou sur la route, au détriment du transport routier privé.

Même si les trafics calculés restent incertains, les tendances indiquées ci-dessus sont significatives.

#### Comparaison des scénarios.

La comparaison doit être effectuée à la fois sur les plans théorique et pratique.

##### I - Sur le plan théorique -

##### 1) Les principales orientations, les mutations.

Le scénario B, d'encadrement de la concurrence est celui qui entraîne le moins de mutations tant dans le comportement des parties en cause que dans les "structures" de l'organisation du secteur des transports : poursuite de la politique actuelle, il se caractérise par le développement dans tous les sous secteurs des relations contractuelles entre l'Etat et les représentants des professions de transporteurs ; ces engagements contractuels portent, dans le cadre des grandes options économiques et sociales, sur l'organisation à court et moyen terme de la gestion du secteur "transports de marchandises".

Le scénario A joue une triple carte :

- celle d'une concurrence intermodale ouverte,
- celle d'une concertation entre l'Etat d'une part, et les syndicats professionnels et la S.N.C.F. d'autre part, portant sur les grandes orientations de la politique dans ce secteur,
- celle d'une organisation du marché par les professionnels, les pouvoirs publics se réservant des contrôles spécifiques.

Pour cela, une évolution des organisations professionnelles est absolument nécessaire, ainsi que d'importantes modifications dans les modalités et l'esprit des actions des pouvoirs publics : les premiers devront accroître leur emprise sur le secteur et dégager des perspectives d'organisation, les seconds devront s'orienter vers un double rôle d'impulsions et de contrôle, dégagé des interventions de gestion du secteur (c'est à dire tarification, modalités pratiques de la coordination des transports).

Le scénario C comporte d'importants changements :

- dans les structures et les missions des organismes chargés du fonctionnement du secteur,
- dans les techniques de gestion du secteur.

Les perspectives de rationalisation ouvertes par le double système d'études d'affectation modale des transports et du développement des infrastructures sont complétées par une gestion décentralisée du secteur au niveau des régions : le système intégré de recueil et de traitement des informations statistiques est une condition suffisante au bon fonctionnement : l'adhésion des professionnels en est la condition nécessaire : la création des chambres régionales de fret, les modifications de l'affrètement constituent des mutations importantes par rapport à la situation actuelle.

C'est indiscutablement le scénario B qui nécessite le moins d'effort d'adaptation des groupes-cibles et qui sera donc le mieux reçu dans le secteur des transports.

## 2) Les aspects sociaux.

Chaque scénario insiste dans des perspectives différentes et en préconisant des mesures diversifiées sur certains aspects sociaux :

- conditions de travail et de rémunération des chauffeurs routiers,
- évolution de la profession de batelier,
- recyclage, qualifications nouvelles du personnel de la S.N.C.F.,
- adaptation ou conversion des commissionnaires de transport.

Sans revenir sur le détail des actions en cette matière, on peut faire plusieurs remarques :

- La politique sociale dynamique du scénario A concerne particulièrement les chauffeurs routiers (salaires et horaires de travail) salariés. Le respect des réglementations notamment sociales que les pouvoirs publics mettent au point est l'un des critères de l'obtention par les entreprises des licences nécessaires pendant la période d'adaptation.

- Dans le scénario B, l'accent est particulièrement mis sur la réinsertion sociale des bateliers et de leur famille à la fois pour faciliter leur départ de la profession (retraite) et pour améliorer leur vie, pour ceux qui restent. A travers les contrats de programme pour la route et le fer, des dispositions seront prises, constituant des seuils minima, en faveur des salariés, des conventions annuelles devront continuer à être négociées avec les organisations syndicales représentatives.

- Dans le scénario C, les conditions de travail, de rémunérations, de qualification des salariés (et des artisans) des trois modes et leur amélioration constituent des "contraintes" de l'affectation modale : leur définition et leur révision interviennent donc en préalable. Le souci d'harmonisation d'un mode à l'autre, d'une catégorie d'entreprises à l'autre conduit la politique sociale dans laquelle l'Etat intervient plus directement.

### 3) Les nuisances.

La manière dont la lutte contre les nuisances est traitée d'une part dans les scénarios A et B, d'autre part dans le scénario C reflète deux exigences différentes, même si l'urgence du problème est marquée aussi fortement dans un cas que dans l'autre.

Pour les scénarios A et B, la source de la pollution doit être pénalisée (fiscalité indirecte se répercutant sur le coût de transport) : le produit des taxes supplémentaires prélevées est utilisé d'abord pour protéger la population contre les agressions (bruit, odeurs...), ensuite pour tenter de remédier à la production des nuisances en modifiant les caractères techniques de leur "source" (moteur...). Dans ces deux cas, la taxe supplémentaire perçue intervient au niveau du coût total du transport comme élément d'orientation du choix modal du chargeur.

Pour le scénario C, la lutte contre les nuisances intervient comme une contrainte extérieure pour l'affectation modale : celle-ci sera orientée pour réduire dans le temps les effets nocifs des nuisances ; il s'agit non pas de toucher seulement la source localisée (camions, entreprises) de la nuisance, mais de réformer l'organisation sociale qui a conduit à une situation dommageable pour la collectivité dans son ensemble.

### 4) La qualité de service.

L'évaluation des éléments de qualité de service "transport" demande à être largement améliorée. Toutefois, elle est prise en compte assez indirectement dans le calcul des prix de revient des opérations (vitesse par exemple)

C'est donc d'un point de vue essentiellement qualitatif que l'on peut comparer les trois scénarios :

- Le scénario C introduit une rationalisation de l'affrètement qui doit permettre de garantir des délais d'acheminement pour tous les modes, à condition que le système ne tombe pas dans la bureaucratie.

- Le scénario A préconise une concurrence intermodale face à laquelle les exigences des chargeurs deviendront plus nettes, alors que l'évolution des structures des entreprises de transport routier (en particulier) conduira à modifier vers une "moyenne" les seuils de qualité offerte. Pendant ce temps là, le transport ferroviaire pourra améliorer le service offert parallèlement à l'adaptation d'un personnel technique et commercial, notamment grâce à la gestion informatique du parc de wagons.

- Dans le scénario B, le même phénomène qu'en A se produira mais plus lentement dans le temps peut-être en fonction de l'évolution structurelle du sous secteur route.

C'est le scénario A qui doit normalement conduire à la meilleure qualité de service pour l'utilisateur.

5) Les coûts du transport de marchandises.

On distingue :

- le coût direct du transport,
- le coût collectif,
- le coût pour l'Etat.

Le coût direct peut être appréhendé par les prix de revient : ceux-ci ont été calculés pour les scénarios A et B avec les méthodes actuellement utilisées, en particulier pour le transport routier et le transport ferroviaire. Il ressort que le coût du transport routier est plus élevé dans le scénario A que dans le scénario B (bonne adaptation) en raison des hypothèses d'amélioration des rémunérations et de temps de travail des chauffeurs routiers, <sup>et</sup> que le prix de revient à la t-km du fer, (au delà de 200 km) est toujours plus faible que celui de la route.

On peut apprécier les scénarios en les classant, de manière assez intuitive, par rapport à leur coût direct du moins cher au plus cher :

Scénario A mauvaise adaptation  
Scénario B mauvaise adaptation  
Scénario B bonne adaptation  
Scénario C bonne adaptation  
Scénario A bonne adaptation

La différence est plutôt faible entre les trois bonnes adaptations des scénarios, appréciable entre bonnes et mauvaises adaptations des scénarios A et B.

Le coût collectif des transports apparaît comme devant être plus élevé dans les scénarios A et B que dans le scénario C, car les logiques d'imputation ne sont pas les mêmes : en A et B, il s'agit de taxer à la source les nuisances et l'insécurité ; en C il s'agit d'un financement par la collectivité d'un programme spécifique de lutte pour la réduction des nuisances et l'augmentation de la sécurité qui dépasse le cadre du secteur des transports de marchandises.

Le coût pour l'Etat est vraisemblablement plus lourd dans le scénario C que dans les scénarios A et B en raison des mutations structurelles et de l'équipement des chambres régionales de fret en C. Toutefois, l'adaptation des personnels de l'Administration nécessitera des actions coordonnées en particulier dans les scénarios A et C.

D'autres critères d'analyse pourraient éventuellement compléter ceux-ci, par exemple les investissements d'infrastructure, les équipements d'échange de trafic, les structures des entreprises, le chiffre d'affaire transport par sous secteur et pour l'ensemble : une nouvelle lecture du rapport le permettrait, si besoin était, afin de poursuivre cette tentative pour établir ici un premier bilan comparatif.

## II - Sur le plan pratique -

Un autre niveau de comparaison doit être également abordé : celui des éléments pratiques, de la gestion du secteur.

Cela vise particulièrement :

- la réglementation et le contrôle de la capacité de transport,
- la réglementation sociale et son contrôle,
- le contrôle des surcharges pour le transport routier.

La conception des dispositions en ces matières comme leur contenu varient d'un scénario à l'autre.

Dans le scénario C, c'est une optique résolument intermodale qui est retenue, <sup>la</sup> préparation et la mise en oeuvre des dispositions intervenant au niveau régional, en particulier à l'initiative des chambres régionales de fret : la capacité de transport fait l'objet d'un réexamen régulier dont les conclusions se répercutent notamment dans la délivrance des autorisations de transport routier et voie d'eau valables 6 ans, concernant le transport public comme le transport privé, - dans les programmes d'acquisition de matériel ferroviaire.

La politique sociale de ce scénario est définie dans le souci d'améliorer et d'harmoniser les conditions de travail, de rémunération et de qualification des différents personnels pour les trois modes. La manière dont elle est mise en oeuvre par les entreprises constitue l'un des critères d'appréciation du renouvellement des autorisations pour la route et la voie d'eau.

Dans ce scénario, il ne doit normalement pas exister d'incitation à surcharger son véhicule pour les transporteurs routiers.

Dans le scénario A, la politique sociale est élaborée à l'intérieur de chaque mode : les dispositions contraignantes de la période transitoire (respect de la réglementation sociale principalement) en matière de délivrance des licences de transport routier ont pour objet de supprimer les errements en ce domaine. Les contrôles stricts prévus ensuite, dont l'efficacité est conditionnée par l'adaptation en nombre <sup>et</sup> en qualification du personnel de l'Administration affecté à ces tâches par la rapidité des sanctions, devraient parachever ce rechessement.

Pour le transport par la voie d'eau, le développement des convois poussés et la réduction progressive de l'utilisation des canaux à petit gabarit conduisent à attacher une grande importance au respect des conventions collectives entre salariés-navigants et patronat. L'application de ces conventions devra être contrôlée.

...

Pour le transport par fer, la S.N.C.F. devra être entièrement responsable de sa politique sociale (rémunération, qualification, conditions de travail...). On peut penser qu'à terme, le contenu de cette politique conditionnera (au moins autant que l'ampleur du réseau) l'efficacité et la qualité du service que vendra la société nationale.

La capacité de chaque mode est appréciée par lui : le rôle des organisations professionnelles ou des sociétés peut croître en ce domaine, mais n'ira pas jusqu'à un contrôle de la capacité ; des négociations peuvent intervenir dans un mode ou entre mode pour mieux apprécier l'évolution à moyen ou long terme de celle-ci. Mais les erreurs de prévision des entreprises seront essentiellement sanctionnées par la loi du marché et de la concurrence.

Dans le scénario B, si chaque mode garde en matière sociale ou de capacité une large marge de manoeuvre, les contrats de programme passés avec l'Etat introduisent une possibilité de coordination nouvelle, sur laquelle il ne faut d'ailleurs pas se leurrer étant donné que la principale sanction pour les entreprises est aussi celle du jeu de la concurrence : l'indexation de l'augmentation du contingent routier en fonction de celle de la P.I.B. est une garantie partielle contre la surcapacité. En matière sociale, les professions ou la S.N.C.F. sont appelées à négocier à leur tour des conventions, des accords avec les organisations syndicales sur la base des dispositions minima des contrats de programme.

Il est illusoire de vouloir retracer à nouveau les actions plus ou moins longuement exposées par ailleurs pour chaque scénario. Ces quelques points de rapprochement, qu'on ne peut assimiler à un bilan comparatif difficile à élaborer car les études sont, dans cette phase, restées en grande partie qualitatives ont pour but d'amorcer une autre partie de la démarche de l'étude, à savoir la définition de quelques grandes orientations ou dispositions de politique des transports de marchandises, qu'il importera ultérieurement d'analyser en détail et, si possible, quantitativement.

x

x      x

x

...