

HB.

TRAVAUX PUBLICS - TRANSPORTS
ET TOURISME

Service des Affaires Economiques
et Internationales

Division des Affaires
Internationales

HEMIN DE ER

I - CARACTERISTIQUES DES CHEMINS DE FER ET DE LEUR EXPLOITATION
DANS LES PAYS DE LA C.E.E. -

- Une administration ferroviaire unique par pays (S.N.C.F., S.N.C.B., C.F.L., D.B., F.S., N.S.) ;
- Un contrôle plus ou moins étroit de l'autorité étatique, et même en Italie, chemin de fer exploité en régie d'Etat, assorti dans la plupart des cas d'une aide financière de l'Etat ;
- Une implantation du rail ancienne ;
- Une grande densité des réseaux qui semble correspondre à un maximum (déclassement et fermeture de lignes, mais pratiquement pas de création de lignes nouvelles) ;
- Des obligations assez strictes de service public ;
- Pas d'interpénétration de réseaux ;
- Pratiquement pas de problèmes au point de vue du droit d'établissement ;
- Une bonne organisation technique ;
- Un début d'harmonisation européenne (2 classes de voitures et surtout pool "Europ" des wagons de marchandises et Société "EUROFIMA") débordant d'ailleurs le cadre des Six ;

Observatoire Economique
et Statistique des Transports
DOCUMENTATION

Page 17

CDAT
1504

.../.

Une organisation internationale ancienne et là aussi débordant le cadre des six (U.I.C., Conventions de Berne, C.I.M. C.I.V., R.I.V., Conférences des horaires, Conférences de l'Unité Technique, etc..).

II - LES PROBLEMES QUI SE POSENT AU FER SUR LE PLAN DES SIX -

- Au point de vue de l'Infrastructure :

Pas de développement des réseaux, mais une modernisation de l'infrastructure (électrification - équipement de sécurité de la voie - aménagement de triages, de gares - doublement des voies).

- Du point de vue tarifaire :

Essentiellement conception de la structure tarifaire qui pourrait être harmonisée - tarifs directs internationaux.

- Les obligations de service public doivent-elles ou non subsister, en tout ou en partie ?

- Rôle du fer eu égard à la concurrence (coordination des transports).

- Rôle du transport par fer pour favoriser les politiques régionales.

III - LES SOLUTIONS SUGGEREES -

A/ Modernisation de l'infrastructure :

Il convient, ainsi que l'a fait et le fait la Commission, de réunir périodiquement des experts gouvernementaux et

des administrations ferroviaires intéressées afin de dégager avec eux les modernisations à effectuer et leur coordination dans le temps.

Il importe également que soit résolu le problème du financement international de certaines dépenses d'infrastructure d'intérêt européen.

B/ Les obligations de service public :

Le chemin de fer a été l'un des instruments essentiels de la révolution économique et industrielle du 19ème siècle.

Du fait de sa grande capacité de transport, il permit de passer de l'économie locale ou régionale à l'économie de marché sur le plan national.

Il était alors le seul ou presque moyen de transport de l'énergie en une période où la production énergétique était basée presque uniquement sur le charbon utilisé soit directement (chaudières de navires ou de locomotives) soit indirectement (distillation pour la fabrication du gaz, électricité obtenue thermiquement). Encore dans ces cas d'utilisation indirecte faut-il constater la technologie du 19ème siècle et du début du 20ème siècle nécessitait un apport de la source primaire d'énergie sur le lieu d'utilisation (usines à gaz dans la banlieue des villes, centrales thermiques locales).

Cette situation, quasi monopolistique, obligea l'Etat à intervenir, d'où les obligations de service public qui vinrent peser sur le chemin de fer (obligations de transporter, obligations d'horaires, péréquation tarifaire, obligations d'assurer le service des transports postaux, des transports militaires, etc

La situation actuelle est, du point de vue économique singulièrement différente : le moteur à explosion a rendu vie à la route et à la voie d'eau en la libérant des servitudes du halage.

De ce fait, le chemin de fer a perdu sa situation de quasi monopole des transports à moyenne et longue distance.

Il n'a plus également le monopole du transport de l'énergie, concurrencé qu'il est dans ce domaine par les transports par fil (électricité) ou par tuyaux (hydrocarbures, gaz naturel ou de houille, etc...) ainsi que par la renaissance des transports par voie d'eau.

Le rôle économique du chemin de fer reste très grand, mais non plus essentiel ; il est un mode de transport parmi d'autres et de ce fait certaines obligations de service public imposées au chemin de fer et justifiées naguère par sa situation de monopole peuvent être amoindries.

Il convient donc :

- de laisser à la compétence exclusive des Etats celles des obligations qu'il impose au chemin de fer pour des raisons de politique sociale ;
- de desserrer et supprimer le cas échéant les obligations de service public qui subsistent en tant que résidu historique de l'époque où le chemin de fer détenait un quasi monopole des transports (service des postes, obligation de transporter certains produits, etc...).

Ce desserrement des obligations de service public permettrait au chemin de fer d'être mieux placé vis-à-vis de la concurrence des autres modes de transport ; (par ailleurs,

ainsi qu'il sera dit à propos des politiques régionales, les autres modes de transport pourraient, en tant que de besoin et dans des cas bien précis, se voir imposer certaines obligations de service public).

C/ Harmonisation des conceptions de la structure tarifaire:

A l'heure actuelle, la conception tarifaire des chemins de fer reste encore (malgré des correctifs) assez largement basée sur la notion de tarification "ad valorem" et les tarifs sont généralement péréqués sur le plan national, avec là aussi des corrections (nuancement tarifaire, jeu des indices de gares)

Cela était valable économiquement à une époque où le chemin de fer était en situation de quasi monopole ; la tarification "ad valorem" permettant le transport à bon compte des produits de base nécessaires à l'industrie et à l'approvisionnement ainsi de certains consommateurs en produits agricoles, la péréquation évitant de pénaliser certaines économies régionales faibles (en pénalisant à vrai dire les autres).

A l'heure actuelle, cette situation de monopole est brisée et le chemin de fer doit tenir compte de la concurrence. Pour ce faire, la tarification ferroviaire doit être basée sur le prix de revient.

Mais ce prix de revient, pour des raisons géographiques (profil de la ligne), techniques (mode de traction) et surtout économiques (infrastructure et nature du trafic) est très variable d'une ligne à l'autre. L'on est donc conduit à préciser une déperéquation tarifaire.

Il ne saurait être question ici de parler des modalités techniques de la déperéquation tarifaire, mais elle devrait

.../.

être basée sur une sérieuse étude des prix de revient, autant que possible conçue d'une manière homogène sur le plan des Six, et de maniement facile.

D/ Les tarifs directs internationaux :

L'existence même de la Communauté Economique Européenne conduit à un développement et à une facilitation des échanges. Pour ce faire, sur le plan ferroviaire où il n'y a pas d'interpénétration de réseaux, l'on est conduit, ainsi que l'a fait la C.E.C.A., à préconiser l'institution de tarifs directs internationaux de marchandises évitant la rupture de charge fictive à la frontière.

Mais il ne saurait être question, au stade actuel, d'envisager des tarifs directs internationaux sur le plan Communautaire pour toutes les marchandises. L'instauration de tels tarifs devrait se faire par paliers successifs et par série de marchandises, après étude des courants de trafic existants et susceptibles de se développer.

A cet égard, les tarifs directs internationaux pourraient faciliter une harmonisation économique entre régions d'économie complémentaire mais traversées par une frontière.

E/ Rôle du transport par fer pour faciliter les politiques régionales :

Le préambule du Traité de Rome prévoit qu'il est nécessaire d'assurer un "développement harmonieux (des économies des Etats membres) en réduisant l'écart entre les différentes régions et le retard des moins favorisées".

Le Titre IV reconnaît explicitement le rôle des transports dans cette politique régionale (art. 73 § 3, article 80 § 2).

Si le rôle du fer n'est plus déterminant, comme à l'époque de son quasi monopole, il n'en reste pas moins essentiel pour faciliter le développement économique régional qui doit se faire à la fois sur le plan de chacun des Etats membres et sur le plan communautaire (régions à économie complémentaire traversées par une frontière).

Or, l'article 80 prévoit la possibilité d'autoriser des tarifs de soutien pour les besoins de la politique économique régionale.

On pourrait concevoir, tout en maintenant la péréquation tarifaire, une aide étatique, ou dans certains cas communautaire, pour certaines relations de trafic à déterminer (subventions affectées régionalement).

Par ailleurs, des obligations particulières de service public retrouveraient là leur utilité économique et pourraient être étendues aux autres modes de transport notamment si le critère du prix de revient conduisait sur le plan régional à l'abandon en tout ou partie du fer au profit d'autres modes de transport techniquement et économiquement substituables.

F/ Le fer et la concurrence :

Les moyens qui ont été suggérés (desserrement des obligations de service public du rail, étude précise des prix de revient, tarification basée sur les prix de revient et dépréqués) devraient amener une saine concurrence du fer et des autres modes de transport et constitueraient par là même un élément de coordination naturelle.

En effet, le rail serait ainsi mieux armé contre l'écrémage de son meilleur trafic sur les lignes à fort rendement par la route.

Le chemin de fer devrait également atteindre l'équilibre financier, l'aide étatique ne subsistant que :

- pour certaines dépenses d'infrastructure ;
- comme contre-partie des obligations tarifaires de caractère social ;
- sous forme de subventions bien délimitées dans le cadre d'une politique régionale.

La coordination ne doit pas seulement tendre à régulariser la concurrence, elle doit essentiellement conduire à une meilleure organisation et répartition des transports (voir le chapitre spécial sur la coordination), qui donnerait :

- à la route le transport d'éclatement ainsi que les transports de colis et petits envois ;
- au rail les transports plus importants (wagon complet par exemple) ;
- à la voie d'eau les transports de masse ;
- aux "tuyaux" les transports à longue distance réguliers et continus de produits liquides ou gazeux ;
- développement des transports mixtes (rail-route, etc...).

Sur le plan technique, devraient s'instaurer et se développer des gares centres, marchés rail-route qui permettraient d'une part une facilitation et une accélération des transports combinés, d'autre part une meilleure confrontation des besoins et possibilités de transport.

Des solutions assez analogues pourraient être retenues pour les liaisons rail - voie d'eau./.