

OU VA  
LA POLITIQUE  
DES  
TRANSPORTS ?



ÉLÉMENTS D'INFORMATION

EDITION DU C.I.T.E

Supplément à la revue Equipement-Logement-Transport



SERVICE DES AFFAIRES ECONOMIQUES  
ET INTERNATIONALES  
MINISTÈRE DES TRANSPORTS

OU VA  
LA POLITIQUE  
DES  
TRANSPORTS ?



ÉLÉMENTS D'INFORMATION

# S O M M A I R E

I. — PRESENTATION, par M. JEAN CHAMANT, <i>ministre des Transports</i> ..	10
II. — L'AVENIR DU CHEMIN DE FER (exposé présenté par M. JEAN CHAMANT, <i>ministre des Transports</i> , au dîner-débat organisé par l'Ecole supérieure de commerce de Marseille le 16 mai 1968) .....	15
III. — LA POLITIQUE GENERALE DES TRANSPORTS ET L'AVENIR DU CHEMIN DE FER .....	21
PREMIÈRE PARTIE. — L'environnement européen .....	22
DEUXIÈME PARTIE. — La situation des transports en France et l'avenir du chemin de fer .....	29
IV. — DOCUMENTATION STATISTIQUE CONCERNANT L'ACTIVITE ET LA PRODUCTIVITE DU CHEMIN DE FER .....	47
TABLEAUX :	
A. — Evolution du trafic total de marchandises par moyen de transport.	50
B. — Eléments d'information concernant l'évolution de la S.N.C.F. depuis 1958 .....	51
C. — Charges et recettes de la S.N.C.F. par catégories de trafic .....	52
D. — Evolution de l'indicateur $\frac{\text{chiffre d'affaires}}{\text{t/km}}$ pour les transports publics de marchandises (1962-1967) .....	53
E. — Comparaison du nombre de voyageurs/kilomètres transportés par chemin de fer et par véhicules routiers .....	55
F. — Importance relative des principaux modes de transport intérieur de marchandises dans divers pays européens .....	56
G. — Evolution de la productivité du travail à la S.N.C.F. ....	57
H. — Evolution de la productivité du matériel à la S.N.C.F. ....	58
GRAPHIQUES :	
1. Evolution de l'indicateur $\frac{\text{chiffre d'affaires}}{\text{t/km}}$ (en valeur absolue) ..	60

2. Evolution de l'indicateur $\frac{\text{chiffre d'affaires}}{\text{t/km}}$ (en indice) .....	61
3. Evolution de la productivité du travail .....	62
4. Evolution de la productivité du matériel moteur .....	63
5. Evolution de la productivité du matériel remorqué .....	64
CARTES :	
1. Electrification de la S.N.C.F. ....	66
2. Trafic voyageurs .....	67
3. Trafic marchandises .....	68
V. — ELEMENTS D'INFORMATION CONCERNANT LE PERSONNEL DE LA S.N.C.F. ....	69
1. Les effectifs .....	70
2. Le statut du personnel .....	71
3. Accord-cadre sur les prolongements sociaux de la modernisation conclu le 11 juillet 1968 entre la direction générale de la S.N.C.F. et les organisations syndicales des cheminots .....	74
VI. — NOTE PARTICULIERE SUR LA S.N.C.F. DU GROUPE DE TRAVAIL DES ENTREPRISES PUBLIQUES (rapporteur général : M. SIMON NORA) .....	83
VII. — PERSPECTIVES D'AVENIR DE LA S.N.C.F. ....	115
— Programme à moyen terme de la S.N.C.F. ....	117
— Note sur les grands containers .....	121
— Le transfert sur route de certains services omnibus de voyageurs S.N.C.F. ....	124
— Le rôle des chemins de fer dans la desserte des régions urbaines (les dessertes cadencées) .....	127
— Un exemple d'application : le projet de desserte cadencée Thionville - Metz - Nancy - Lunéville .....	128-129
— Les possibilités du chemin de fer pour les liaisons à grande vitesse : les liaisons intervalles .....	131
— Annexes : Notes sur les « turbos-trains » et sur l'aérotrain .....	135-137
— La gestion centralisée du trafic marchandises .....	139

.....  
.....  
.....

.....  
.....  
.....

.....

.....  
.....

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

# 1

# Présentation

# PRÉSENTATION

APRÈS l'époque des grandes inventions qui ont révolutionné les transports au XIX<sup>e</sup> siècle et au début du XX<sup>e</sup>, une pause dans le progrès a, en apparence, marqué leur évolution depuis lors. Si l'on fait exception des transports internationaux de voyageurs qui ont connu depuis vingt ans une mutation sans précédent due aux progrès de l'aviation, il est vrai qu'aucune découverte nouvelle aussi importante n'a encore bouleversé les autres modes de transport et spécialement les transports terrestres.

Les changements, pour n'être pas spectaculaires, n'en ont pas moins été profonds. En réalité, depuis la fin de la guerre, une action persévérante de productivité, qui s'est traduite par des résultats réguliers et continus, a réveillé la concurrence entre les différents modes de transport. De plus, un renouveau de la recherche scientifique et technique a eu lieu dans les transports au cours des dernières années et l'on commence seulement à apercevoir toutes les conséquences qu'il peut avoir sur l'économie de ce secteur. Dans un proche avenir, sa physionomie peut s'en trouver largement modifiée. C'est une nouvelle étape de progrès qu'il convient de prévoir et d'orienter.

Force nous est de constater que notre politique des transports, telle qu'elle se présente actuellement, prépare mal cette évolution. Conçue à une époque de plus grande stabilité, elle a réussi à donner en un temps aux transports l'avantage d'un confort artificiel mais, dans un contexte différent, ses résultats vont aujourd'hui à l'encontre des intentions primitives. Elle voulait limiter la concurrence pour permettre le progrès dans l'ordre ; aujourd'hui, trop souvent, elle fige le progrès sans parvenir à organiser la concurrence. On connaît les conséquences de ce décalage grandissant entre la réglementation des transports et la réalité économique : le déficit des chemins de fer et la stagnation de leur trafic, les difficultés de nombreuses entreprises de transport routier, le sous-emploi de la batellerie. On sait aussi qu'il en résulte des charges importantes pour l'État à plusieurs titres : investissements et entretien des infrastructures, soutien direct ou indirect aux entreprises.



par M. Jean CHAMANT

*Ministre des Transports*

Cette situation appelle une remise en ordre par une révision d'ensemble de la politique des transports. C'est une tâche qui intéresse tous les Français parce que l'organisation des transports affecte la compétitivité de l'économie, le développement des régions et des villes, c'est-à-dire le niveau de vie et peut-être plus encore le mode de vie de chacun.

Dans cette réforme, la S.N.C.F. tient une place particulière. Le divorce entre la politique des transports et la réalité économique a eu, pour elle, des effets plus nocifs que pour les autres modes de transport. Les relations avec l'État ont été définies en 1937 et n'ont pas été fondamentalement révisées depuis lors. A l'époque, la S.N.C.F., comme les anciens réseaux de chemins de fer dont elle était l'héritière, disposait d'une très large prépondérance dans les transports intérieurs et, de ce fait, l'État avait naturellement tendance à lui demander beaucoup et à la contrôler de près. C'était la contrepartie normale des prérogatives dont elle jouissait et de la protection de fait ou de droit dont elle bénéficiait. Les contraintes qui en résultaient n'étaient pas une gêne importante alors que la S.N.C.F. avait, dans la plupart des cas, un quasi-monopole. Mais la situation changeant, elles sont devenues de plus en plus lourdes. Les dispositions qui devaient protéger la S.N.C.F. ont perdu leur efficacité, tandis que les autres la paralysaient de plus en plus, au moment où elle aurait dû disposer, au contraire, d'une plus large liberté d'action pour faire face avec succès aux conditions nouvelles du transport. Ainsi s'explique qu'elle ait été empêchée de s'adapter plus complètement à l'évolution de ce secteur, malgré l'effort remarquable de productivité et de modernisation qu'elle a accompli depuis vingt ans et qu'elle poursuit grâce au travail et à la persévérance de tous les cheminots.

Voilà pourquoi, à mon sens, le prolongement de cet effort, si l'on souhaite en retirer tous les fruits, est maintenant, plus que jamais, étroitement lié à une révision de la politique des transports et suppose une modification radicale de l'attitude de l'État vis-à-vis de la S.N.C.F. pour affranchir celle-ci de la tutelle minutieuse qui pèse, dans le détail, sur sa gestion et

lui donner, à égalité avec les autres modes de transport, des chances dont je suis sûr qu'elle saura profiter.

Mais cette politique a des limites que je voudrais marquer très nettement dès l'abord, parce que leur respect est pour le gouvernement un impératif absolu et parce qu'elles tracent le contour du projet de réforme. Ces limites tiennent au statut particulier de la S.N.C.F. et à son rôle de service public.

La réforme s'inscrira en premier lieu dans le cadre du statut de la S.N.C.F. qui est et demeurera celui d'une entreprise nationale dont l'État, comme gardien de l'intérêt général et comme actionnaire, a le devoir d'assurer la vitalité et la prospérité. A l'entreprise nationale sont liées certaines institutions qui ont un caractère permanent et intangible, en particulier une large représentation du personnel au sein des divers organes d'administration et de gestion et le statut du cheminot avec ses servitudes et les dispositions qui en sont la contrepartie.

La S.N.C.F. demeure en second lieu chargée d'une mission de service public et doit être, à ce titre, mieux encore qu'elle ne l'est actuellement, un instrument dynamique de la politique d'aménagement régional et d'aménagement urbain. Avant même que ne soient arrêtées les premières orientations de la réforme, le gouvernement, conscient de l'importance vitale de cette politique, a prévu des dispositions précises qui permettront à l'État et aux collectivités publiques, juges de l'importance et de la nature du service public, de confier à la S.N.C.F., contre rémunération, l'exécution des missions et services non rentables nécessaires au développement harmonieux des régions et à l'équilibre des agglomérations urbaines. Naturellement l'État, les régions, les départements et les villes devront faire des choix et fixer des urgences. Ils ne seront pas établis en fonction de critères, par exemple de critères de rentabilité tenant à la seule gestion de la S.N.C.F., mais en fonction de critères plus larges, de caractères budgétaire, économique et politique dont il appartiendra à l'État et aux collectivités d'apprécier la valeur. De son côté, la S.N.C.F. apportera une contribution de premier plan au développement des régions et des villes en poursuivant la modernisation de son réseau et en améliorant les relations de Paris avec les grandes métropoles et les relations des métropoles entre elles. Là aussi, les perspectives d'avenir de la S.N.C.F. ouvrent de larges promesses.

Telles sont les grandes lignes d'une double réforme — réforme de la politique des transports, révision des rapports entre la S.N.C.F. et l'État — dont les orientations ont été suffisamment ébauchées pour permettre une consultation claire des différentes parties intéressées ainsi qu'un large débat parlementaire, mais dont les traits définitifs ne peuvent être fixés qu'en fonction du résultat de cette consultation et de ce débat. Une réforme de cette importance ne peut en effet être menée à bien ni dans la hâte ni dans le secret.

Elle aura été précédée d'une longue série d'études et de travaux que je tiens à citer, non pour me réfugier derrière leur autorité mais pour montrer qu'elle a été longuement mûrie et réfléchie.

Je dois rappeler d'abord le rapport établi sur les transports par le Comité présidé par MM. Louis ARMAND et Jacques RUEFF en 1960. Plusieurs de leurs recommandations ont été mises en application. Les hypothèses sur lesquelles nous travaillons actuellement se situent dans la ligne de pensée des autres.

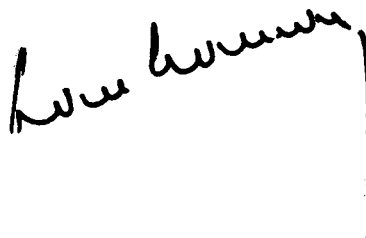
Par la suite ont été menées plusieurs études — sur l'équilibre financier de la S.N.C.F., la normalisation des comptes, l'évaluation et la tarification des charges d'infrastructure, les investissements et les perspectives techniques — qui ont permis au gouvernement, dès les premiers mois de 1968, de dresser l'esquisse du plan de réforme que je viens de résumer à grands traits, cela en plein accord avec la Direction de la S.N.C.F. qui avait établi de son côté un projet de programme d'action à moyen terme.

Parallèlement, un groupe de travail interministériel réuni en 1966, sous la direction de M. Simon NORA, pour examiner la gestion des entreprises publiques, présentait, dans un rapport particulier consacré à la S.N.C.F., un ensemble de suggestions et de propositions qui a fourni à l'administration et au gouvernement une base de réflexions et dont ils se sont largement inspirés. Ce rapport est publié intégralement dans la suite de ce document.

Tous les éléments étant réunis, les diverses parties de l'opinion directement intéressées à la réforme ont pu être consultées : les syndicats de la S.N.C.F., les premiers, auxquels j'ai moi-même exposé le problème en juin dernier et qui sont réunis en groupe de travail au ministère des Transports, depuis septembre, pour en examiner tous les aspects ; ensuite, les organisations professionnelles de transporteurs et de chargeurs. Le Parlement, enfin, aura à débattre de la réforme.

Pour éclairer ces réflexions et ces débats et pour présenter le problème à tous ceux qui n'y participent pas ou pas encore, j'ai tenu à ouvrir largement le dossier.

Tel est l'objet de cette publication qui ne veut ni conclure ni convaincre, mais plus simplement informer.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'J. Chamant', written in a cursive style. The signature is positioned above a vertical line that extends downwards from the end of the signature.

J. CHAMANT,  
Ministre des Transports.



# 2

# l'avenir du chemin de fer

*Exposé présenté par M. Jean Chamant, ministre des Transports, au dîner-débat organisé par l'Ecole supérieure de commerce de Marseille le 16 mai 1968.*

**L**E chemin de fer français se trouve, depuis quelques années, dans une situation grave au sujet de laquelle chacun d'entre nous est en droit de s'interroger et qui autoriserait, si rien n'était entrepris, les plus grandes inquiétudes pour l'avenir de notre réseau. Cette situation se résume en deux éléments, dont l'un est bien connu, c'est la charge croissante qui pèse à travers le chemin de fer et, à des titres divers, sur le budget de l'Etat, mais dont l'autre, plus ignoré, me paraît encore plus préoccupant, c'est la baisse continue du trafic de la S.N.C.F.

Les charges totales ainsi supportées par l'Etat croissent d'environ 10 % par an et ont dépassé, en 1967, quatre milliards et demi de francs. C'est une somme qui équivaut, par exemple, au coût de plus de 1 000 kilomètres d'autoroutes de liaison. Bien sûr, ces charges ne correspondent pas intégralement à un déficit, et même loin de là — cela est expliqué dans les pages qui suivent —, mais l'insuffisance d'exploitation, c'est-à-dire le déficit réel, représente à elle seule plus d'un milliard et demi de francs et a plus que triplé en dix ans en dépit de toutes les mesures prises et malgré des augmentations de tarifs.

Fait plus grave, parce qu'il compromet le redressement, le trafic décline. Depuis plus de dix ans, on enregistre une baisse de la part relative du chemin de fer dans les transports intérieurs — 63 % de l'ensemble des tonnes/kilomètre transportées en 1957, 41 % en 1967 — et, depuis trois ans, cette évolution s'est transformée en une diminution lente mais régulière du trafic en valeur absolue, de l'ordre de 1 % par an.

Pourquoi en est-il ainsi ?

Cette situation, qui serait vite intolérable si elle se prolongeait, peut-elle être redressée ? Dans quelles conditions ?

Telles sont les questions auxquelles il appartient d'urgence aux pouvoirs publics d'apporter une réponse.

\*\*\*

Dans une brève analyse des causes du déclin que nous venons de constater, il convient de distinguer trois chapitres.

Le premier est celui de l'environnement général qui a résulté de l'évolution des structures de l'industrie française. Les faits sont bien connus ; je ne ferai donc que mentionner, à titre d'exemple, les plus frappants :

- le déclin des productions nationales de certains produits pondéreux et, au premier chef, du charbon ;
- le déplacement de certaines industries lourdes vers les zones portuaires (en coût de transport du minerai de fer, Dunkerque est plus près du Labrador que de la Lorraine).

Un second chapitre est constitué par les transferts de trafic du fer vers les autres modes de transports : voitures particulières et avions pour les voyageurs, camions et oléoducs pour les marchandises. On peut dire, grossièrement, que ces transferts résultent de ce que les coûts du chemin de fer s'alourdissent constamment depuis dix ans par rapport à ceux des transports concurrents pour de nombreuses catégories de trafics peu concentrés ou comportant des ruptures de charges, et aggravent ainsi des situations respectives déjà inégales. J'illustrerai ce point par deux chiffres : depuis dix ans, les prix de revient des transports par routes et par oléoducs baissent d'environ 4 % par an ; pendant la même période, les prix de revient du chemin de fer ont baissé de 2 % seulement par an en moyenne et, ce qui est plus grave, augmentent maintenant de 2 % chaque année. A priori, les perspectives qui résultent de cette comparaison sont très sombres.

Le troisième et dernier groupe de causes du déclin du chemin de fer tient aux caractéristiques de la S.N.C.F. elle-même et aux rapports particuliers qui lient la Société nationale à l'Etat. Ces rapports, quelle que soit leur nature juridique, ont, en effet, été établis à une époque où le transport par fer occupait une position dominante et jouissait même d'un quasi-monopole. Cet héritage, dans l'ère de concurrence qui est aujourd'hui la nôtre, constitue un handicap terrible pour le chemin de fer, car il comporte ou entraîne :

1° une possibilité trop faible d'initiative et d'adaptation aux besoins d'une clientèle toujours plus exigeante, notamment en matière de délais, de régularité, de confort ;

2° un poids anormal de la tutelle transformée en un contrôle pesant des réglementations de toute nature qui régissent le transport par fer, en particulier en matière de formation des prix ;

3° un statut du personnel plus onéreux que celui des entreprises privées parce qu'il va dans le sens du progrès social, et qu'il ne saurait être question, par conséquent, de remettre en cause, mais dont la charge doit incomber à l'Etat ;

4° enfin, des obligations de service public plus ou moins compensées par des subventions et qui obligent la S.N.C.F., entreprise nationale, à agir en fonction d'autres préoccupations que celles de son seul intérêt commercial.

Ce handicap affecte tout particulièrement la psychologie de l'entreprise qui se trouve condamnée à servir deux maîtres dans des conditions souvent confuses, d'une efficacité quelquefois discutable du point de vue de l'intérêt général et entraînant une sérieuse gêne pour elle sur le plan du dynamisme commercial.

\*\*

En dépit d'une situation aussi hypothéquée, l'avenir du chemin de fer n'est pourtant pas sans espoir. Je suis même persuadé qu'il peut être brillant si celui-ci est mis en mesure d'exploiter rapidement et pleinement les avantages qu'il conserve et les possibilités également considérables qui s'ouvrent devant lui. C'est un devoir national d'assurer à nouveau au chemin de fer, dans la mesure de ses possibilités, une place de choix conforme aux remarquables moyens humains et techniques qu'il a su réunir.

Il existe, en principe, deux moyens d'y parvenir, entre lesquels un choix doit être fait :

- protéger le chemin de fer contre les autres modes de transports en contraignant les chargeurs à l'utiliser, ce qui permet d'équilibrer son compte d'exploitation d'une manière quelque peu artificielle mais relativement efficace ;
- organiser, au contraire, entre les différents modes de transport, une confrontation qui conduise le chemin de fer, à l'intérieur d'une concurrence normalisée, à concentrer son activité sur les secteurs où il est largement compétitif et à rechercher des techniques nouvelles.

Cette dernière voie, la plus difficile, est pourtant celle qui s'impose parce qu'elle seule va dans le sens du progrès et répond aux impératifs de notre situation économique.

La protection risquerait, en effet, en retardant les adaptations nécessaires, de se traduire par un renchérissement des transports qui apporterait sans doute une contribution appréciable à l'équilibre d'exploitation du chemin de fer mais qui ne manquerait pas, en revanche, de nuire au développement de l'industrie lourde, aux exportations industrielles et aux échanges agricoles, ainsi qu'à l'économie des régions éloignées des centres de consommation et des sources de matières premières. Une certaine augmentation des tarifs ferroviaires, plus modérée, est naturellement inévitable puisque la main-d'œuvre constitue une part très importante des coûts du chemin de fer, comme des autres entreprises de transport. Mais, pour les raisons que je viens de rappeler, il est indispensable qu'elle soit aussi limitée que possible, ce qui suppose une recherche systématique de la productivité la plus élevée dans tous les modes de transports et une spécialisation de chacun d'entre eux dans les trafics pour lesquels il possède un avantage décisif.

Cette spécialisation est conforme aux intérêts bien compris de notre économie et de la S.N.C.F., à la fois sur le plan national et sur le plan européen. Elle permettra de tendre vers un optimum économique dont bénéficieront l'ensemble des chargeurs, l'ensemble des transporteurs, l'ensemble des régions françaises. Cet optimum sera, j'en suis persuadé, favorable au chemin de fer. Celui-ci dispose, en effet, d'armes non négligeables et d'une importante réserve d'innovations. Notre tâche doit être de le mettre dès maintenant en mesure d'utiliser ces ressources et d'exploiter ces innovations avec une pleine efficacité.

Le chemin de fer sera bientôt un terrain d'élection pour le développement de la cybernétique et, dans ce domaine, les prochaines décennies peuvent nous apporter de prodigieux progrès. Mais, plus près de nous, des techniques déjà maîtrisées peuvent donner rapidement un second souffle au transport ferroviaire. Je me contenterai d'énumérer quelques réalisations qui se mettent progressivement en place :

- dans le transport des voyageurs, ce sont l'extension des grandes vitesses, soit avec des matériels classiques, soit avec des techniques nouvelles (turbo-trains, aérotrains), la pratique de dessertes à grande fréquence, également dénommées « dessertes cadencées », entre des agglomérations complémentaires, comme Metz et Nancy ou Paris, Rouen, Le Havre, et, enfin, une amélioration constante du confort ;
- dans le transport des marchandises, les progrès moins spectaculaires seront non moins bénéfiques. Des avantages importants, en temps et en coût, peuvent être espérés de l'automatisation, de l'accroissement des vitesses et, surtout, du développement des trains-blocs (c'est-à-dire des trains qui, à l'image des trains de voyageurs, relient les grands centres avec des horaires fixes et sans passer par les triages) et des transports par conteneurs.

Ces techniques nouvelles, et notamment les dernières citées, peuvent entraîner des progrès décisifs dans les coûts et dans la qualité des services rendus par le transport ferroviaire. Elles peuvent être à l'origine d'une nouvelle répartition des



trafics qui laisse le chemin de fer sans rival pour les transports réguliers de marchandises entre les grands centres à moyenne et à longue distance.

Je voudrais également insister sur les changements que le chemin de fer trouvera dans l'union de l'Europe. Les infrastructures de transport dessineront le squelette d'un continent unifié. Les échanges s'accroissant, les distances augmentant, un marché nouveau va s'ouvrir aux chemins de fer européens qui constitueront un véritable super réseau inégalé pour les transports de grandes masses à grandes distances avec des vitesses élevées.

Enfin, le chemin de fer, demain plus encore qu'aujourd'hui, sera un outil irremplaçable de l'aménagement urbain. Aux prix d'investissements très limités, il devrait être le grand « réducteur d'espace » des agglomérations, voire des nébuleuses urbaines que nous connaissons demain. J'en vois pour preuve le rôle privilégié qu'il va être appelé à jouer bientôt dans la mégalopole du nord-est américain.

A une époque caractérisée par l'encombrement de l'espace et des moyens de communication, le chemin de fer, sur ses infrastructures existantes, peut rendre des services accrus. Profondément rajeuni, il pourra supporter sans crainte et sans complexe la concurrence des autres modes de transport dans un domaine vaste et de plus en plus incontesté.

Une des conditions de cette transformation est que l'Etat et la S.N.C.F. sachent et puissent procéder aux réformes indispensables.

★★

Il convient, avant tout chose, dans ce sens, de donner à la S.N.C.F. les moyens d'une gestion efficace et moderne et de la placer dans les mêmes conditions de fonctionnement que les moyens de transport concurrents. Cela signifie qu'il importe :

- de normaliser les rapports financiers qui lient l'Etat et le chemin de fer, par exemple en matière de charges de retraites du personnel et d'imputation des charges d'infrastructures, en réalisant ainsi l'égalité de traitement entre la S.N.C.F. et les entreprises privées concurrentes ;
- de définir et de compenser les obligations de services publics qui seraient maintenues à l'égard du chemin de fer, en ce qui concerne, par exemple, les services omnibus de voyageurs, les transports de banlieue ou certains transports effectués à des conditions ou à des prix dérogatoires en vue de favoriser certaines régions ou certaines activités ;
- d'accorder à la S.N.C.F. une liberté complète de gestion en ce qui concerne son organisation interne et sa politique commerciale.

Pour sa part, la S.N.C.F. devra s'attacher à orienter ses activités vers les secteurs où elle est hautement compétitive ; elle devra abandonner des activités là où elle ne peut pas donner sa pleine mesure, où elle s'use dans une gestion coûteuse et souvent peu efficace, et où la voie ferrée peut, d'ailleurs, être avantageusement remplacée par un autre moyen de transport.

Au contraire, le chemin de fer devra développer au maximum, en réalisant les investissements nécessaires, les activités qui correspondent à sa vocation propre et je rappellerai, en particulier, le trafic rapide des voyageurs sur les courtes et moyennes distances, les trains complets et les trains-blocs, le transport des conteneurs.

Enfin, le souci constant de la S.N.C.F. devra être de rechercher un équilibre entre la gestion la plus productive et la moins coûteuse d'une part, et l'amélioration systématique de la qualité du service fourni d'autre part, amélio-

ration qui devra être fondée sur une exacte connaissance des besoins des usagers et de l'évolution de la demande.

Cette indispensable mutation de la S.N.C.F. qui demandera, il est vrai, beaucoup d'imagination et de courage, est nécessaire à son expansion. Elle est au moins aussi nécessaire à la compétitivité de l'ensemble de notre économie et à la place que nous entendons tenir sur le plan européen. Elle est également une condition du développement de nos diverses régions. Le plus mauvais service à rendre à ces régions serait de maintenir, à tout prix et quelles que soient les circonstances, un trafic ferroviaire anémique et dépassé. Bien au contraire, une entreprise ferroviaire dynamique contribuera efficacement à la prospérité des grands axes de transport dont elle constituera l'ossature et, par le biais des trafics affluents, à la prospérité de l'ensemble des zones irriguées par ces grands axes.

Sur le plan régional, sur le plan national, sur le plan européen, la santé économique de notre pays réclame impérativement cette rénovation du chemin de fer dont la prospérité est indissociable de la prospérité générale.

J. CHAMANT,  
Ministre des Transports.

3

la politique  
générale  
des  
transports  
et  
l'avenir  
du chemin de fer

Exposé de M. Philippe Lacarrière, directeur des Transports terrestres, prononcé les 11 et 18 septembre 1968 au cours des réunions groupant des représentants du ministère des Transports, de la direction et des organisations syndicales de la S.N.C.F., et qui a appelé, de la part de la direction et des organisations syndicales de la Société nationale, des observations dont le texte peut être consulté au secrétariat de la direction des Transports terrestres, 244, boulevard Saint-Germain à Paris.

*La politique française des transports dépend, de manière croissante, d'orientations et de décisions prises au niveau de la Communauté économique européenne. L'appréciation de ce que sera l'avenir du chemin de fer en France exige donc, d'abord, un examen de l'esprit général de la politique commune européenne des transports. Elle implique, ensuite, l'analyse de l'évolution récente du système français des transports et des perspectives que l'on peut tracer à cet égard.*

## L'ENVIRONNEMENT EUROPEEN

Avant d'aborder les problèmes de la politique commune des transports, il est intéressant d'analyser les principales statistiques disponibles concernant la situation des différents modes de transports en Europe.

### I. — LA SITUATION DES DIFFERENTS MODES DE TRANSPORTS EN EUROPE

Le bulletin statistique des transports européens, publié par l'O.N.U. en 1967, donne des renseignements sur l'évolution globale des trafics de voyageurs et de marchandises en Europe depuis 1961 et sur l'importance relative des différents modes de transport.

L'examen de ces statistiques conduit aux constatations suivantes :

#### A. — Transport de voyageurs.

L'expansion automobile se poursuit : en cinq ans, de 1961 à 1966, le parc total de voitures privées détenues dans des pays européens a presque doublé, passant de 26 à 49 millions de véhicules.

Corrélativement, le trafic total de voyageurs assuré par le chemin de fer est en déclin partout en Europe occidentale, sauf en France. Variation du

nombre de voyageurs/kilomètre transportés en chemin de fer de 1961 à 1966 :

— dans les six principaux pays de l'ouest européen ..... — 1,1 %  
— dans les mêmes, moins la France.... — 6 %

Une qualité de service meilleure, une organisation des transports probablement plus stricte à l'égard des nouveaux services routiers, ont permis à la France, à peu près seule de tous ces pays, de développer son trafic de voyageurs par chemin de fer jusqu'en 1966. On sait que cette évolution s'est interrompue depuis cette date, le trafic global de voyageurs de la S.N.C.F. ayant légèrement diminué en 1967 (38,37 milliards de V.K., contre 38,40 en 1966), malgré l'augmentation enregistrée dans la banlieue parisienne (5,97 milliards de V.K. en 1967 contre 5,78 en 1966).

Dès maintenant, le nombre de voyageurs/kilomètre transportés par véhicules routiers excède de très loin le nombre de ceux qui ont utilisé le chemin de fer : en Grande-Bretagne et en Allemagne fédérale, les voyageurs/kilomètre transportés par route représentent, respectivement, dix fois et six fois ceux

transportés par chemin de fer. Mais il est vrai qu'une large partie du trafic assuré par voitures particulières correspond à des besoins spécifiques que le chemin de fer ne pourrait pas satisfaire et pour lequel il ne se trouve donc pas en concurrence avec la route.

## B. — Transport de marchandises.

L'évolution de l'importance relative des différents modes de transport de marchandises dans les six principaux pays de l'ouest européen conduit aux conclusions suivantes :

- deux modes de transport sont partout en progression rapide, la route et l'oléoduc ; dans deux pays importants, la route représente plus de 70 % du trafic total de marchandises (Italie et Grande-Bretagne) ; elle dépasse maintenant largement 30 % du trafic en France et en Allemagne fédérale et 40 % en Belgique ;
- la voie d'eau a une importance prépondérante aux Pays-Bas, notable en Belgique et en Allemagne fédérale, relativement modeste en France ; elle ne progresse plus guère en pourcentage du trafic total ;
- le chemin de fer recule partout en pourcentage et souvent en valeur absolue. Il n'atteint plus, nulle part, sauf en France, 40 % du trafic. Dans quatre des six pays, il n'est plus le transporteur principal de marchandises.

Des recherches étendues seraient nécessaires pour déterminer avec précision les causes de l'évolution observée dans chacun de ces pays. Sans entreprendre de telles études, on doit constater que cette évolution est très largement concordante : partout, les nouveaux modes de transport — l'automobile particulière, le camion, l'oléoduc, l'avion — gagnent du terrain aux dépens des transports ferroviaires et de la navigation intérieure, d'abord en valeur relative, et souvent, maintenant, en valeur absolue. Le chemin de fer est en voie de perdre, ou a déjà perdu, la position dominante qu'il a occupée pendant si longtemps. Dès maintenant, pour la quasi-totalité des expéditions, deux ou plusieurs techniques de transports peuvent être utilisées et sont en concurrence. L'acuité croissante et la généralisation de la concurrence constituent un des faits marquants de la situation des transports dans la plupart des pays.

C'est en France que cette évolution a été, jusqu'ici, la moins accentuée, mais les statistiques récentes confirment qu'elle s'oriente dans le même sens que chez nos voisins.

Telles sont les constatations préliminaires qui peuvent être faites avant d'aborder le problème, plus général, de la politique commune européenne des transports, c'est-à-dire des dispositions qui sont en

voie d'être prises dans le cadre de la communauté économique européenne en matière de transports.

## II. — LA POLITIQUE COMMUNE EUROPEENNE DES TRANSPORTS

Onze ans après la signature du traité de Rome, intervenue en mars 1957, six règlements ou directives sont maintenant en vigueur en matière de transports dans la C.E.E. La politique commune des transports a enfin démarré depuis juillet dernier. Elle orientera, de plus en plus, la politique française des transports.

### A. — Les difficultés d'une politique commune des transports.

Le traité de Rome est pratiquement muet sur la politique des transports, et il appartient aux six Etats d'en arrêter à la fois les principes et les modalités d'application.

Si le traité de Rome prévoit explicitement « l'instauration d'une politique commune dans le domaine des transports », le titre IV (onze articles, n<sup>os</sup> 74 à 84) consacré à cette politique commune ne constitue, à aucun degré, un véritable programme d'action en la matière : d'où les difficultés rencontrées depuis pour bâtir ce programme.

Le traité se borne à poser quelques principes :

- interdiction des discriminations à raison du pays d'origine ou de destination des produits transportés ;
- interdiction des aides accordées par les Etats, par le biais des transports, à des entreprises ou à des industries ; compatibilité avec le traité, au contraire, des aides ou versements accordés dans le cadre de la coordination des transports ;
- principe de l'unanimité au sein du Conseil pour toutes les décisions importantes en matière de politique des transports.

Il fallait donc définir la politique commune des transports en totalité. Or, cette construction s'est avérée difficile à cause de l'opposition des points de départ nationaux et des divergences d'opinion sur les solutions à adopter.

#### 1<sup>o</sup> *Opposition des points de départ nationaux.*

Des systèmes variés des transports existent dans les six pays, mais deux « pôles » opposés, deux philosophies différentes apparaissent assez nettement :

- une tradition libérale ou marchande du transport (Pays-Bas et bassin rhénan) ; le transport, acte commercial normal, doit être rentable en soi, et faire vivre non seulement les transporteurs, mais de nombreuses activités annexes (portuaires, commerciales, financières) ;

— une tradition d'intervention gouvernementale dans les transports (France et Allemagne pour les chemins de fer et la route) : le transport ferroviaire est un service public assurée par l'Etat ou la collectivité, pour des motifs d'intérêt général (politiques et économiques).

2° *Divergence d'appréciation sur les solutions à apporter aux trois grands problèmes qui se posent en Europe en matière de transports.*

— *L'expansion routière :*

Elle constitue le fait n° 1 depuis la Première Guerre mondiale, aussi bien pour les transports de voyageurs que de marchandises, malgré les inconvénients marqués qu'elle suscite : pertes humaines, bruit, encombrement, pollution de l'air. Mais dans tous les pays, le rôle économique de l'automobile et de tout ce qui s'y rattache est devenu essentiel.

Comment maîtriser et orienter l'expansion routière ?

— *L'avenir des chemins de fer.*

Le chemin de fer constitue une masse remarquable d'équipement et d'intelligence. C'est une organisation qui rend des services éminents et qui était l'assurance suprême lorsque le pays connaissait des difficultés graves : elle constitue encore le fondement de notre système de transport. Or, le chemin de fer est de plus en plus menacé par les autres modes de transport dans tous les pays européens. Quel avenir lui réserver dans le système européen des transports de demain ?

— *Le problème rhénan.*

Le Rhin, ses affluents, les canaux qui le relient progressivement aux autres bassins fluviaux de l'Europe, sont un outil extraordinaire de développement économique.

Or, son expansion est fondée sur une situation juridique particulièrement libérale, excluant les interventions des Etats et garantie par les traités de Vienne (1815) et de Mannheim (1868). Des intérêts puissants, jusqu'en France même, sont attachés à ce libéralisme. Comment intégrer celui-ci dans une politique commune qui comportera obligatoirement des règles et des contraintes visant à mettre en place une certaine organisation des transports ?

Tous ces problèmes sont difficiles à résoudre, mais un fait était clair dès le départ : l'inclusion du Rhin et de pays comme les Pays-Bas et l'Italie dans la politique commune donnerait obligatoirement à celle-ci une allure plus libérale que celle pratiquée jusqu'ici par les pays de la C.E.E. à tradition plus interventionniste.

## **B. — Le principe de base de la politique commune.**

Comme on pouvait s'y attendre, les principes de base de la politique commune européenne des trans-

ports résultent d'un compromis entre les tendances autoritaires et les tendances libérales qui s'affrontent au sein du Marché commun. Ils ne pouvaient pas, de toutes façons, s'écarter radicalement de l'orientation générale du traité de Rome, qui consiste à créer un espace économique unique où s'appliqueraient, de manière aussi équitable et efficace que possible, les lois de l'économie de marché. Mais ils devaient, bien entendu, tenir compte également de l'intervention fréquente de certains Etats dans les systèmes de transport et de l'existence de servitudes de service public imposées à certains transporteurs.

C'est pourquoi, au fil des mémorandums successivement déposés par la Commission de la C.E.E. et des réunions des ministres des Transports, il est progressivement apparu que la politique commune des transports devait viser à mettre en place un véritable marché des transports où les transporteurs s'affronteraient à égalité et où seraient réservées aux Etats certaines possibilités d'intervention, réglementées de manière uniforme. Cette politique commune devait consister, d'après les premières études faites, en trois groupes d'actions intervenant simultanément ou parallèlement :

- libération des transports par la réduction progressive des dispositions qui empêchent le bon fonctionnement du marché en limitant la capacité globale de certains modes de transport (en transport international comme en transport intérieur), par exemple le contingentement, ou bien en restreignant le développement de certaines professions ou activités liées au transport ;
- harmonisation des conditions de concurrence entre les différents modes de transport et entre transporteurs des différents pays par l'adoption de règles uniformes pour la fiscalité, la tarification des infrastructures, les conditions de travail, les interventions des Etats ;
- organisation du marché par le contrôle de l'accès aux différentes professions de transporteurs, la tarification, la réglementation de la concurrence et des ententes.

Les accords et décisions intervenus entre les six gouvernements et la Commission en 1965 (décisions du 30 mars et du 13 mai 1965, accord du 22 juin 1965) ont fixé les *principes de base* de la politique des transports, en prévoyant un faisceau d'actions parallèles dans les trois domaines ainsi définis :

### 1° *Libération du marché.*

Les mesures prévues en 1965 sont relativement limitées :

- création d'un « contingent communautaire » en transport international routier de marchandises mis à la disposition des transporteurs des six pays ;

- développement progressif, à la mesure des besoins économiques, des contingents bilatéraux ;
- libération des transports de marchandises pour compte propre ;
- libération des transports internationaux de voyageurs lorsqu'ils remplissent certaines conditions.

2° *Harmonisation des conditions de concurrence en ce qui concerne spécialement les points suivants :*

a) *Fiscalité :*

- suppression des doubles impositions frappant les véhicules automobiles ;
- uniformisation des régimes de franchise des carburants contenus dans les réservoirs des automobiles ;
- uniformisation des bases de calcul de la taxe sur les véhicules ;
- aménagement des taxes spécifiques applicables au transport de marchandises et assujettissement des transports à un système commun de taxes sur le chiffre d'affaires.

Il ne s'agit pas encore de fusionner les différents marchés nationaux des transports, mais de permettre le développement des échanges sans remettre en cause, pour le moment, les dispositions en vigueur sur chacun de ces marchés, en les harmonisant et en les faisant appliquer sur une base territoriale (principe de territorialité).

b) *Tarifification de l'usage des infrastructures :* recherche d'un système commun à tous les pays et à tous les modes de transports de tarifification de l'usage des infrastructures.

c) *Intervention des Etats dans les transports.* Les principes posés sont les suivants :

- les entreprises de transport doivent devenir autonomes financièrement et maîtresses de leur gestion. En conséquence, sous réserve des compensations spécifiques, les réseaux de chemin de fer devraient avoir rétabli leur équilibre financier au plus tard le 31 décembre 1972 ;
- les interventions des Etats dans le secteur des transports devront être réduites dans toute la mesure du possible, afin de ne pas perturber le bon fonctionnement du marché. Les obligations de service public imposées aux transporteurs doivent être réduites à celles qui sont indispensables pour garantir la fourniture de services de transports suffisants. Les obligations maintenues feront l'objet d'une compensation financière calculée selon des règles communes. Les relations financières entre les Etats et les chemins de fer devront être normalisées sur une base commune, les tarifs réduits à caractère social étant remboursés aux réseaux.

d) *Dispositions à caractère social :* harmonisation dans le progrès des dispositions en vigueur dans les différents Etats et les divers modes de transport

en ce qui concerne les conditions de travail, les temps de travail et de repos, le régime des heures supplémentaires.

3° *Organisation du marché.*

Les accords de 1965 prévoient la mise en place, par étapes, d'une organisation commune du marché des transports de marchandises comportant trois séries de dispositions communes :

a) *Réglementation commune de l'accès à la profession de transporteur et de son exercice (contrôle de l'aptitude professionnelle) et du contrôle de la capacité globale de transports par route et par voie navigable.*

b) *Définition des règles de concurrence à observer et suppression des ententes et positions dominantes.*

c) *Mise en place d'un régime tarifaire homogène dans les six pays :*

- dans une première étape de trois ans, réglementation tarifaire, limitée aux transports internationaux (tarif obligatoire pour le chemin de fer et la route, tarif « de référence » pour la navigation intérieure) ;
- dans une deuxième étape, extension de la réglementation tarifaire aux transports intérieurs : tarification « de référence » pour les transports nationaux et internationaux de produits pondéreux, tarification obligatoire pour les autres transports, sauf pour les transports internationaux par navigation intérieure et pour les transports nationaux définis par chaque Etat membre, qui seraient soumis à une tarification « de référence ».

La troisième étape, qui n'était pas définie, devait faire l'objet de discussions avant 1972 (tout laisse penser que cette troisième étape doit marquer un nouveau pas vers la libéralisation des prix en matière de transport).

De ces orientations, on peut déduire les principaux traits de la politique commune européenne des transports :

- cette politique s'efforcera d'organiser un véritable marché des transports, où opéreront des transporteurs traités sur un pied d'égalité et jouissant de la même liberté de gestion, et d'où seront bannies les interventions arbitraires des Etats ;
- elle portera un effort prioritaire sur les mesures d'harmonisation fondées au départ sur le principe de territorialité, et considérées comme une sorte de préalable à toute mesure accentuée de libération ;
- l'organisation du marché paraît devoir reposer davantage sur une réglementation commune de l'imputation des charges d'infrastructure, du contrôle de la capacité globale des professions routières et fluviales, et du contrôle de l'aptitude professionnelle, que sur la tarification. En effet,

au cours des discussions, on a progressivement pris conscience que c'était le contrôle de la capacité et non le tarif, qui devait être l'outil principal de l'organisation du marché. Ainsi les mesures de libération des différents contingents ont été reportées, le principe d'un contrôle communautaire des capacités routières et fluviales admis, tandis qu'il était simultanément reconnu que les systèmes tarifaires obligatoires devraient évoluer vers des formules plus souples.

### C. — Les premières décisions prises (1967-1968) et les perspectives d'avenir.

A partir de 1965, l'orientation générale de la politique commune des transports s'est donc trouvée fixée. Mais il fallut encore de nombreux mois de discussions sans succès, qui étaient alors essentiellement centrées sur un projet de règlement tarifaire d'ensemble, pour s'apercevoir que le cadre général ainsi fixé, embrassant toute la politique des transports, était trop large — compte tenu de l'opposition des doctrines et des intérêts — pour permettre d'aboutir rapidement à un accord complet sur des mesures pratiques.

C'est pourquoi, à partir du milieu de 1967, sur une proposition italienne que la France a très largement contribué à faire aboutir, on s'est orienté vers la politique « d'accords-paquets », permettant une application progressive et concrète de la politique générale définie en 1965.

#### 1° Mise en œuvre de l'accord du 14 décembre 1967.

Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1968, l'union douanière des six États de la C.E.E. est totalement réalisée : plus de restrictions quantitatives ni de droits de douane dans les échanges de marchandises entre ces pays, tarif douanier commun (et peu élevé) vis-à-vis de l'extérieur. L'un des objectifs essentiels du choix fait par les six pays à Rome, en mars 1957, se trouve ainsi atteint.

La décision du 14 décembre 1967 a défini un premier « paquet » de règlements et de directives que la Communauté devrait mettre en œuvre, soit avant le 30 juin 1968 (date de l'Union douanière), soit, pour plusieurs de ces textes, avant le 31 décembre 1968. Cet accord présente deux caractéristiques :

— il prévoit des mesures équilibrées réparties dans les trois groupes d'actions à mener : libération et organisation du marché, harmonisation des conditions de la concurrence ; mais il met surtout l'accent sur l'harmonisation et le rapprochement des structures de coûts, préalables de tout le reste ;

— il concerne principalement le transport routier international, parce que c'est un secteur en plein développement et où il est devenu urgent de régulariser la concurrence ; mais il comprend aussi des mesures importantes concernant le transport routier en trafic intérieur, le chemin de fer, la navigation intérieure, y compris le Rhin ; pour le chemin de fer, il est notamment indiqué que le Conseil des ministres de la Communauté « souligne... la nécessité de poursuivre rapidement l'assainissement de la situation économique et financière des chemins de fer » et manifeste son intention d'adopter, avant la fin de l'année 1968, deux règlements relatifs à l'action des États membres en matière d'obligations de service public et à la normalisation des comptes des chemins de fer.

Les sept premiers règlements prévus par la décision de décembre 1967 ont été préparés par la Commission et les représentants des États avec la plus grande diligence. Les 18 et 19 juillet derniers, cinq d'entre eux étaient adoptés par le Conseil des ministres de la Communauté.

a) Quatre projets de règlements ou de directives intéressaient l'harmonisation. Deux ont été adoptés :

— fixation d'une franchise uniforme pour le carburant contenu dans les réservoirs des véhicules routiers utilitaires au moment où ils franchissent les frontières (franchise fixée à 50 litres seulement). Ainsi les effets de la variété du prix des carburants dans les six pays se trouvent annulés, les transporteurs étrangers étant désormais obligés de s'alimenter en carburant au même prix que les transporteurs nationaux.

Ce règlement consacre le principe de territorialité des impôts et des tarifs, proposé avec insistance par la délégation française.

— harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route. Cet important règlement aboutira à égaliser les conditions de concurrence entre transporteurs routiers, en interdisant des pratiques actuellement très répandues et préjudiciables aussi bien à la sécurité des usagers de la route qu'à une bonne organisation du marché des transports. Il fixe :

- un âge minimal pour les conducteurs de véhicules routiers (18 ou 21 ans selon qu'ils ont, ou non, leur C.A.P.) ;
- le temps de conduite maximum (au début : 50 heures par semaine, 9 heures par jour ; au bout de deux ans : 48 heures par semaine et 92 heures pour deux semaines) ;
- la composition des équipages : pour les véhicules lourds, nécessité d'un double équipage ou relais à partir du 450<sup>e</sup> kilomètre ;



- la durée minimum du repos hebdomadaire (24 heures consécutives) ;
- la durée minimum du repos journalier (pour les transports de marchandises : onze heures avec deux dérogations au maximum par semaine ; pour les transports de voyageurs, au choix du transporteur : dix heures sans dérogations ou onze heures avec quatre dérogations possibles par semaine dans certains cas).

Deux autres projets de règlements n'ont pu être adoptés. Le règlement visant à *éliminer les doubles impositions* prévoit que les véhicules routiers seront imposés, en ce qui concerne les taxes sur les véhicules, au prorata du temps passé dans chaque pays (des remboursements interviendront pour la durée de leur séjour à l'étranger, pendant lequel ils seront normalement frappés, en fonction de la durée de ce séjour, des taxes en vigueur dans les pays où ils circulent). C'est là une nouvelle application du principe de territorialité. L'adoption de ce projet de règlement devrait intervenir avant la fin de l'année. Mais, dès maintenant, les gouvernements belge et néerlandais se sont engagés à supprimer les remboursements de taxes dont bénéficient actuellement leurs transporteurs pour leur activité à l'étranger.

Le projet de texte réglementant les *aides* que les gouvernements seront en droit de verser à leurs transporteurs n'a pas été adopté, parce que l'on a jugé qu'il ne couvrirait qu'une partie du champ des aides possibles. Il devra, d'autre part, inclure, le moment venu, les règles qui seront fixées pour la normalisation des comptes des chemins de fer et pour la définition des obligations de service public. Aussi la Commission a-t-elle été invitée à présenter de nouvelles dispositions plus complètes.

b) Deux règlements visent à une meilleure *organisation du marché* des transports, en particulier en ce qui concerne les transports routiers :

- Réglementation générale de la *concurrence dans les transports*. Sont interdites, en principe, les ententes et les positions dominantes qui ont pour objet d'empêcher, de restreindre ou de fausser le jeu de la concurrence dans les transports par chemin de fer, par route et par voie navigable. Exception : ententes « économiquement acceptables » (contribuant à améliorer la productivité ou à promouvoir le progrès et la stabilité dans la satisfaction des besoins de transport) et groupements d'entreprises économiquement saines. En attendant la réglementation du contrôle de la capacité (contingentement routier et fluvial), tolérance d'accords — à soumettre à l'autorisation de la Commission — tendant à remédier à des crises générales ou partielles.

Deux procédures différentes sont possibles : d'office (initiative de la Commission) ou bien sur demande

d'une entreprise soucieuse de régulariser sa situation ou sur plainte d'un Etat membre ou de toute personne physique et morale qui fait valoir un intérêt légitime. Décision finale prise par la Commission, sauf s'il s'agit d'une question de principe de la politique commune des transports, auquel cas la Commission doit tenir compte, le cas échéant, des orientations que fixe le Conseil des ministres.

A noter que ce règlement s'applique à la navigation rhénane (premier règlement communautaire concernant le Rhin).

- Mise en place d'une *tarification obligatoire à fourchette* pour les *transports routiers internationaux*, avec publication du point haut de la fourchette, qui a une amplitude de 23 %. Les tarifs sont fondés sur les coûts moyens d'une entreprise bien gérée et fixés d'un commun accord par les Etats intéressés, mais il subsiste une possibilité de contrats particuliers dont les prix s'écartent de la fourchette, à condition qu'ils maintiennent ou améliorent les résultats financiers du transporteur, qu'ils correspondent à des circonstances spéciales (concurrence, transports exceptionnels...) et qu'ils portent sur un tonnage d'au moins 500 tonnes par trimestre. La publication de tous les éléments des contrats, y compris le nom du transporteur, est obligatoire.

L'approbation des contrats particuliers peut intervenir selon deux procédures : normale (vérification *a posteriori* par les autorités) ou, en cas de perturbation du marché des transports sur certaines relations ou pour certains produits, par approbation préalable obligatoire de tous les contrats particuliers par les deux Etats intéressés.

Ce règlement tarifaire est un compromis entre les tendances libérales et autoritaires. Son application — notamment en ce qui concerne la capacité des Etats de se mettre d'accord sur des tarifs internationaux et la manière dont jouera la « clause de sauvegarde » concernant les contrats particuliers — donnera des enseignements précieux pour la politique tarifaire à suivre, pour l'ensemble des transports, par la Communauté.

- c) Une seule mesure de *libération du marché*, encore modeste, a été décidée : la création d'un « *contingent communautaire* » de 1 200 autorisations (dont 286 pour les transporteurs français) valables dans toutes les relations de trafic entre les Etats membres, et pour trois ans. La libération des transports pour compte propre et le développement régulier des contingents bilatéraux, décidés en principe dès mars 1965, sont reportés à plus tard.

C'est, au total, un ensemble de dispositions plus important et plus cohérent qu'on ne l'a souvent reconnu qui a été adopté les 18 et 19 juillet derniers

par les ministres des Transports des six Etats de la C.E.E. L'application de ces décisions va d'ailleurs poser, en elle-même, des problèmes délicats dont la solution donnera la véritable consistance de la politique commune des transports. En tous cas, le coup d'envoi de celle-ci a bien été donné, onze ans après le Traité de Rome et, comme le souhaitaient les six gouvernements, à peu près en même temps que la réalisation de l'union douanière.

## 2° Perspectives d'avenir de la politique commune des transports.

a) *A court terme*, c'est-à-dire pendant le deuxième semestre 1968 et les premiers mois de 1969, le programme de travail de la C.E.E. en matière de transports se trouve pratiquement défini par la décision du 14 décembre 1967, dont toutes les dispositions n'ont pas encore été traduites en décisions. Il reste en effet à adopter :

- les deux règlements ajournés lors du Conseil des 18 et 19 juillet 1968 (aides et suppression des doubles impositions frappant les véhicules routiers) ;
- les deux premiers règlements visant à l'« assainissement de la situation économique et financière des chemins de fer », à savoir celui relatif à l'action des Etats membres en matière d'obligations de service public, et la compensation de ces obligations : normalisation des comptes des chemins de fer conduisant à une mise à égalité de ceux-ci avec les entreprises privées qu'ils rencontrent dans la concurrence ;
- les premières mesures à prendre en vue de l'instauration d'une tarification homogène et économiquement valable de l'usage des infrastructures de transport (harmonisation des structures des taxes sur les camions, réalisée de manière à refléter les responsabilités respectives des différentes catégories de véhicules dans les coûts que l'utilisation des infrastructures occasionne à la collectivité ; mise en place d'une comptabilité uniforme et permanente des dépenses relatives aux infrastructures de transport dans chaque Etat membre) ;
- la directive sur la liberté d'établissement et de prestation de service des auxiliaires de transport.

Ainsi les travaux menés à Bruxelles l'hiver prochain auront des aspects plus variés que ceux de l'année précédente : ils intéresseront au premier chef le chemin de fer et viseront par ailleurs à mettre en place une solution « intérimaire » pour la tarification de l'usage des infrastructures de transport ; sur ce dernier point, les idées de la Commission semblent peu éloignées de celles qui ont été à la base de la création, en France, de la « taxe à l'essieu ».

b) *A plus long terme*, il faudra définir, dans le cadre des principes posés en 1965-1966, un nouvel « accord-paquet » prévoyant l'adoption simultanée d'une deuxième groupe de règlements.

- En matière d'*harmonisation*, plusieurs mesures peuvent être mises en discussion : pour les transports routiers, harmonisation technique (longueur, largeur, poids des véhicules) et deuxième train d'harmonisation sociale (conditions de travail, rémunération des heures supplémentaires) ; pour les chemins de fer, dispositions tendant à rendre aux réseaux leur autonomie de gestion et à rétablir leur équilibre financier.
- En matière d'*organisation du marché*, rien ne sera probablement décidé en ce qui concerne la politique tarifaire d'ensemble tant que le règlement sur la tarification routière internationale n'aura pas été expérimenté pratiquement. On s'orientera donc probablement vers la préparation de l'un des règlements fondamentaux concernant l'accès aux professions de transporteurs (contrôle de l'aptitude professionnelle) et le contrôle de la capacité globale de transport sur la route et en navigation intérieure (y compris le Rhin). L'adoption de ces règlements faciliterait en tous cas l'orientation vers une politique tarifaire plus libérale, telle qu'elle est prévue dans la deuxième étape de l'accord du 22 juin 1965 (tarification de référence).
- Les mesures de *libération du marché* à prévoir porteront vraisemblablement sur la libération des transports pour compte propre et sur l'expansion régulière des contingents bilatéraux. Elles ne paraissent pas devoir intervenir avant plusieurs années, répit que les chemins de fer, qui sont libres d'agir pendant ce temps, devraient utiliser pour renforcer leur position dans les transports internationaux appelés à se développer en raison de l'union douanière.

D'ores et déjà, en tous cas, les dates retenues dans les accords de 1965 paraissent devoir être dépassées. La mise en œuvre pratique de la politique commune des transports s'étendra encore sur de nombreuses années.

\*\*

A partir des décisions prises jusqu'ici, on peut tenter de tracer les principales caractéristiques de la politique commune européenne des transports :

1° C'est une politique fondée sur l'*économie de marché et l'acceptation de la concurrence*. Celle-ci est déjà générale dans tous les pays et quatre modes de transport s'y répartissent les transports de marchandises à effectuer. La politique commune part de cette constatation et ne remet pas en cause la

situation ainsi créée. Elle ne le pourrait pas d'ailleurs, pour deux raisons principales :

- a) l'esprit libéral du Traité de Rome et l'influence des « transporteurs-marchands » des Pays-Bas et des pays rhénans ;
- b) le régime de marché qui règne dans tout le reste de l'économie des Six, sans plus de protections (les dernières sont tombées le 30 juin dernier), et la pression que les usagers du transport, soumis eux-mêmes à une vive concurrence, exercent en faveur d'un système des transports aussi « ouvert » que possible.

2° Le marché des transports sera toutefois *un marché particulièrement organisé et encadré*. L'harmonisation des conditions de concurrence et une tarification équitable et homogène des infrastructures paraissent être, en fait, des préalables à des mesures importantes de libération du marché. Celle-ci n'est d'ailleurs pas envisagée dans toute son acception : au contraire, il est probable que la Communauté mettra en place des systèmes structurés de contrôle de la capacité des transports par route et par voie d'eau, s'étendant même au Rhin et aux transports fluviaux internationaux, qui jouissent actuellement d'une totale liberté. C'est dans le domaine des tarifs

que l'évolution libérale, prévue dès 1965 et à peine amorcée, devrait être à long terme la plus sensible. Il faut cependant noter que, jusqu'à présent, les seules décisions prises consistent à placer sous tarif obligatoire des transports jusqu'alors totalement libres...

3° La politique commune des transports sera *lente à mettre en place* : on ne peut guère imaginer que les principales pièces du mécanisme fonctionnent effectivement avant cinq années. L'action sera lente parce qu'elle touche aux structures mêmes des économies, à des intérêts nombreux et importants, à des doctrines fortement établies.

4° La réalisation de l'union douanière entre les six pays de la Communauté économique européenne sera *bénéfique à terme pour tous les transporteurs*, et au premier chef pour les *réseaux de chemin de fer*. Le développement économique de l'Europe unifiée et la spécialisation accrue qu'il engendrera entraîneront une expansion renouvelée des échanges entre les pays. Il faudra transporter des masses de marchandises plus importantes à des distances plus grandes. L'histoire et la géographie confirment ainsi la chance des chemins de fer de constituer le futur « super réseau » de transport du continent européen.

## LA SITUATION DES TRANSPORTS EN FRANCE ET L'AVENIR DU CHEMIN DE FER

Une évolution profonde marque, depuis une dizaine d'années, le système français des transports. Elle tend à rompre l'équilibre antérieur de ce système, qu'il est devenu nécessaire d'adapter à cette évolution. Des *réformes importantes* paraissent ainsi inévitables dans un proche avenir.

### I. — EVOLUTION RECENTE DU SYSTEME FRANÇAIS DE TRANSPORT

Deux traits principaux semblent marquer l'évolution récente du système français de transport.

#### A. — Un système de plus en plus différencié et concurrentiel.

##### 1° *Transports de voyageurs.*

La comparaison des tableaux 12 (transports publics) et 13 (transport par voitures particulières) du 7<sup>e</sup> rapport général de la Commission des comptes transports de la nation (en complétant le tableau 12

par des chiffres plus récents pour la S.N.C.F. et les transports publics) fait apparaître les chiffres suivants :

	(en milliards de voyageurs/kilomètre)			
	1959	1963	1966	1967
	—	—	—	—
S.N.C.F. (tous transports de voyageurs) ...	31,99	36,76	38,40	38,37
Indice ....	(100)	(115)	(120)	(120)
Transport par voitures particulières (estimation) .....	77,6	120,—	165,—	184,—
Indice ....	(100)	(155)	(213)	(237)

On constate à la lecture de ces tableaux que, depuis une dizaine d'années :

— le trafic assuré par la S.N.C.F. ne représente plus, en valeur absolue, qu'une fraction de plus en

plus réduite de celui exécuté sur route par voies particulières (en 1967, moins du quart) ;

- les taux de croissance de ces deux trafics n'ont pas de commune mesure : en huit ans, le trafic ferroviaire s'est accru de 20 %, il a même légèrement diminué en 1967 ; le trafic routier a plus que doublé, son taux de croissance annuelle s'élevant à 11,5 % en moyenne.

Sans doute, comme on peut l'observer à propos des statistiques européennes, une large fraction du trafic automobile correspond à des besoins nouveaux, spécifiques, que le rail ne pouvait satisfaire et pour lesquels il n'est donc pas en compétition avec la route. Les chiffres cités montrent toutefois que la désaffection qui frappe les transports publics terrestres de voyageurs — car l'évolution est identique pour les services réguliers routiers de voyageurs dans toute l'Europe — semble atteindre maintenant la France, avec un retard de plusieurs années. Cette évolution est constatée également en France lorsqu'on analyse les dépenses que les ménages consacrent aux transports : en 1962, 76 % de ces dépenses étaient consacrées aux transports individuels et 24 % aux transports collectifs ; en 1967, l'écart s'est encore davantage creusé : près de 82 % aux transports individuels et 18 % aux transports collectifs.

## 2° *Transports de marchandises.*

L'analyse des statistiques de trafic conduit à des constatations parallèles (et sensiblement identiques, avec le même retard, à celles faites chez nos voisins européens) :

- la masse des transports à assurer se développe rapidement, à la mesure de l'expansion économique (elle a presque doublé en onze ans) ;
- la part du chemin de fer dans l'ensemble des transports de marchandises ne cesse de décroître : elle est passée en onze ans, de 1956 à 1967, de 63 % à 41 % ; la réduction est particulièrement vive depuis cinq ans : depuis 1964, le chemin de fer n'assure plus la moitié des transports faits en France ;
- phénomène plus inquiétant encore, depuis cette même année 1964, jusqu'en 1967, le volume absolu de trafic assuré par le chemin de fer est lui-même en réduction (— 3 % en trois ans) ;
- la navigation intérieure suit une évolution parallèle : son trafic en valeur absolue plafonne : en valeur relative sa part dans le trafic total recule ;
- l'expansion du trafic global est très largement, et depuis 1964 presque exclusivement, assurée par la route et l'oléoduc ; la route a doublé son trafic en huit ans, elle l'aura pratiquement triplé en douze ans ; en pourcentage du trafic total, elle

talonne maintenant la S.N.C.F. (36,4 % contre 41,3 %) ;

- l'oléoduc, parti de rien il y a dix ans, assure désormais près du sixième de l'ensemble des tonnes/kilomètre à transporter ; il représente déjà un trafic double de celui de la voie d'eau.

Deux conclusions majeures doivent être tirées, semble-t-il, de l'évolution — ou de la révolution — intervenue depuis dix ans dans le système français de transport :

a) *La généralisation de la concurrence* — une concurrence non complètement normalisée au stade actuel — dans tous les secteurs de transport paraît être le fait dominant de l'évolution constatée. Elle est le prolongement et la conséquence de la concurrence qui se développe dans les autres secteurs économiques, et de la complexité et des exigences croissantes d'une économie marquée par le progrès technique, le caractère éphémère des situations, l'innovation constante.

Les choix offerts aux « chargeurs » de marchandises sont maintenant très variés :

- entre transport privé, location, transport public ;
- entre des relations directes avec le transporteur ou le passage par un commissionnaire (groupeur ou affréteur) ;
- entre deux au moins, souvent trois, parfois quatre, modes de transports principaux, devenus tous très importants et présentant des qualités de service et des avantages variables selon la nature des transports à effectuer.

Cette variété de solutions offertes aux problèmes de transport de l'économie résulte des progrès de la technique et de l'organisation. Elle est constatée pratiquement dans tous les pays et, avec des nuances et des décalages, dans tous les régimes économiques.

b) L'extension de la concurrence à tous les types de transport entraîne inéluctablement la *disparition des positions dominantes* qui pouvaient exister auparavant, au profit du chemin de fer et, dans quelques cas, de la navigation intérieure : l'« explosion automobile » a sapé la plupart des positions dominantes du chemin de fer. Celui-ci ne dispose plus, en réalité, d'aucun monopole, au sens économique et non technique du mot. Dans quelques années, il risque de ne plus être — comme c'est le cas dès maintenant dans plusieurs grands pays européens — le principal mode de transport en France.

C'est en fait le problème de l'avenir même du chemin de fer qui se trouve posé par l'évolution constatée dans notre système de transport.

## B. — Une charge croissante pesant sur les finances publiques à travers le système ferroviaire.

La charge financière qui pèse sur la collectivité, soit du fait du chemin-de fer, soit, et surtout, à travers lui au profit de certains usagers du rail, n'a cessé de croître au cours des récentes années. Le tableau B résume cette évolution :

a) Augmentation régulière du total de la charge pour les finances publiques depuis 1961 (passée de 1 077 millions de francs en 1961 à plus de 5 000 en 1968, peut-être 6 000 en 1969) ; cette charge dépasse largement le coût de la construction annuelle de 1 000 kilomètres d'autoroutes de liaison ; elle pose à l'Etat un problème d'ordre budgétaire de plus en plus difficile.

b) Mais cette augmentation globale recouvre en fait deux séries de phénomènes :

— le gonflement des *remboursements de tarifs réduits* et des *contributions conventionnelles* (entretien de la voie, charges de retraite, dépenses concernant les passages à niveau) : il s'agit là, dans le premier cas, de décisions prises par l'Etat et dont le chemin de fer n'est que le « véhicule d'application » ; dans le second cas, d'un premier et d'ailleurs important effort de normalisation, conduisant à des charges pour le budget de l'Etat rapidement croissantes, et sur le volume desquelles la S.N.C.F. — sauf en ce qui concerne l'entretien des voies — ne peut guère avoir d'action. Si la S.N.C.F. n'est pas indifférente à la politique qui inspire ces remboursements — les tarifs sociaux lui apportent, par exemple, un trafic supplémentaire dont la rentabilité est, à vrai dire, sérieusement limitée par les règles de calcul des indemnités versées par l'Etat —, on peut dire que la charge qui en résulte pour les finances publiques découle essentiellement de décisions qui sont extérieures à la Société nationale. Une normalisation des comptes plus poussée ne pourrait d'ailleurs que gonfler encore ce poste de dépenses, à moins de réduire les avantages tarifaires consentis à certaines catégories d'usagers ;

— l'évolution de l'*insuffisance d'exploitation* proprement dite, c'est-à-dire l'addition de la subvention d'équilibre et des indemnités compensatrices pour refus de majoration de tarif, est encore plus intéressante à suivre : elle traduit la situation comptable réelle de l'entreprise, dans le cadre comptable actuel (insuffisamment normalisé, encore une fois). On observe à cet égard que :

— de 1961, année d'équilibre financier presque complet, jusqu'en 1965, première année d'augmentation des tarifs après le plan de stabili-

sation, l'insuffisance d'exploitation se développe rapidement, atteignant cette dernière année presque 2 milliards de francs, soit 15,3 % des dépenses totales de la S.N.C.F. C'est la conséquence, pour la S.N.C.F., de la politique de stabilisation et du « rattrapage » social en 1963 ;

— l'insuffisance d'exploitation reste pratiquement stable en valeur absolue, à un niveau un peu inférieur à 2 milliards de francs, en 1965, 1966 et 1967, du fait des augmentations de tarif et de la décroissance des effectifs des cheminots ; en valeur relative, elle se réduit de 15,3 % des dépenses totales en 1965, à 13,8 % en 1966 et à 13,5 % en 1967 ;

— tout laisse craindre que les résultats de l'exercice 1968 soient, du fait des conséquences des événements de mai-juin, nettement plus mauvais ; les premières évaluations du budget révisé pour cet exercice font état d'une insuffisance d'exploitation portée à 2,5 milliards environ, ce qui représenterait en valeur relative un peu plus de 16 % des dépenses totales de la S.N.C.F. en 1968.

Cette situation se trouve atteinte après que les hausses suivantes de tarifs aient été opérées de 1962 à 1967. En 1968, les tarifs de voyageurs des grandes lignes ont été augmentés de 4,7 %.

### *Augmentations de tarifs opérées depuis 1962 (1)*

— wagons complets .....	+ 25 % environ
— détail .....	+ 40 % »
— petits colis .....	+ 33 % »
— voyageurs grande lignes ...	+ 28,5 % »

On constate ainsi une sorte de « résistance des faits » aux efforts entrepris pour restaurer l'équilibre financier de la S.N.C.F. Sans doute des revalorisations plus importantes auraient-elles été souhaitables, que la politique de stabilité des prix a conduit à écartier ou à différer : mais elles n'auraient probablement pas abouti à des suppléments de recettes aussi importants qu'il aurait fallu pour combler l'écart entre les recettes et les dépenses, à cause de la concurrence de plus en plus vive des autres transporteurs et de la résistance des usagers. La baisse régulière, en francs constants, du produit moyen de la t/km — qui a également d'autres causes — paraît confirmer cette hypothèse, comme le fait qu'à tarifs encore sensiblement inférieurs

(1) Chiffres incluant l'effet des majorations générales, du relèvement des tarifs anormalement bas, de la réforme des séries tarifaires pour le détail, et, pour les transports de voyageurs, de l'institution de la taxe de prise en charge.

à son coût moyen (toutes prestations confondues), la S.N.C.F. voyait, pendant cette même période, se stabiliser, puis décroître ses principaux trafics (un léger regain du trafic marchandises étant toutefois observé depuis la refaction de tarifs consécutive à la mise en application de la T.V.A. au début de 1968).

On peut conclure de cet examen de la situation financière globale de la S.N.C.F. que, tant que l'Etat continuera à opérer des transferts sociaux à travers le système ferroviaire, il sera probablement difficile de réduire sensiblement la charge totale qui pèse, à travers le chemin de fer, sur les finances publiques. Mais cette charge a, d'ores et déjà, atteint un niveau difficilement tolérable pour la collectivité. Celle-ci pourrait tout au moins souhaiter qu'elle cesse de progresser et soit stabilisée dans un proche avenir : toutefois, pour atteindre un tel objectif, il faudrait supprimer l'insuffisance d'exploitation, ce qui, même après une normalisation plus complète des rapports financiers avec l'Etat, représente un effort qui n'a pu être mené à bien dans le passé.

La permanence de l'insuffisance d'exploitation, malgré les actions entreprises, conduit à s'interroger sur les causes de l'évolution observée de la S.N.C.F. et de sa situation actuelle.

## II. — CAUSES DE L'ÉVOLUTION OBSERVÉE

On peut penser à quatre séries différentes de causes pour expliquer l'évolution récente de notre système de transport :

### A. — Evolution des structures de l'industrie française.

Elle joue en partie contre les intérêts du chemin de fer :

a) Déclin du charbon ;

b) Eclatement vers les ports des nouvelles industries lourdes (sidérurgie, chimie), deux phénomènes qui privent les transports intérieurs de trafics importants de combustibles et de minerais ;

c) Développement des pipe-lines de produits pétroliers raffinés (2<sup>e</sup>, puis 3<sup>e</sup> tuyau de Trapil, pipe-lines autour et à l'est de Paris, S.P.M.R. ; projets dans l'Est, en Aquitaine ; antennes du S.P.M.R.) et construction de raffineries dans le centre de la France, alimentées par des pipe-lines à brut (Feyzin, Grigny, Gargenville, Vernon) : politique des groupes pétroliers cherchant à s'assurer le prix de revient le plus bas pour la distribution de leurs produits ;

d) Exigences croissantes, en niveau de prix et en qualité de service, des usagers du transport, eux-mêmes soumis à une compétition de plus en plus sévère. Recherche d'alternatives en matière de transports, de systèmes complexes donnant plus de sécurité. A la limite, sorte de « fuite devant le transport », du moins intérieur, par localisation des activités sur la mer ou organisation de circuits excluant le recours aux transporteurs publics traditionnels.

Malgré quelques éléments favorables au rail (création d'entrepôts et de zones industrielles, développement des embranchements), l'évolution récente des structures industrielles a entraîné la perte, pour la S.N.C.F., de transports importants et rémunérateurs.

### B. — Développement de l'automobile et du transport routier.

#### 1° L'engouement pour l'automobile.

C'est une des caractéristiques de notre époque.

*Parc de véhicules en service :*

	1963	1967
Voitures particulières ....	7.900.000	11.200.000
Tous autres véhicules ....	3.100.000	3.800.000
TOTAL du parc.....	11.000.000	15.000.000

Le taux de croissance annuel du parc de voitures particulières dépasse 10 %. C'est la trace :

- d'un phénomène de civilisation (engouement du public, malgré les dégâts et les pertes dus au développement de l'automobile) ;
- d'un phénomène économique (élément d'entraînement important que constitue en fait l'industrie automobile dans notre économie).

Sauf inflexion importante et d'ailleurs imprévisible à court terme du comportement des Français et de leurs représentants, cette tendance se poursuivra. Nous aurons 20 millions de voitures particulières en 1980-85, ce qui n'exclut pas, par ailleurs, un renouveau éventuel des transports publics terrestres de voyageurs dans certains cas (notamment en matière de transports urbains et suburbains), mais qui sera limité sans doute.

#### 2° Le développement du transport routier de marchandises.

Une des causes de la désaffection vis-à-vis du chemin de fer résiderait-elle dans la création excessive de capacités nouvelles de transport de marchandises par route ?

a) La croissance des *transports routiers non contingentés* a été forte, en effet, depuis leur libération, intervenue en 1962-1963 :

- véhicules de moins de 6 tonnes de poids total en charge autorisée ;
- transports en zone de camionnage (transport public et location) ;
- location exclusive de longue durée.

Les deux premiers types de transport ont progressé de 20 % à 30 % par an en moyenne ; la location exclusive s'est développée encore plus vite : évaluée en équivalence de licences A, sa capacité a été multipliée par trois en trois ans (elle est passée de 3 000 à un peu plus de 10 000).

En principe, cette expansion routière ne pose pas de problème pour le chemin de fer : il s'agit de transports non concurrents du rail (camionnage, poids total inférieur à 6 tonnes) ou assimilés au transport privé (location exclusive) — et c'est pourquoi ces transports avaient été libérés en 1962-1963. Néanmoins, on peut s'interroger au sujet du rôle économique réel de la location exclusive, dont le développement a paru extraordinairement rapide. Une première enquête, faite en 1966, a montré qu'un tiers seulement de ces transports intéresse la zone longue et risque ainsi de concurrencer réellement le chemin de fer. Une nouvelle enquête est en cours pour apprécier la nature économique exacte et l'origine des transports concernés. De strictes instructions ont été données aux services départementaux de l'Équipement pour le contrôle des contrats de longue durée, dont la production autorise la délivrance de ces licences.

#### b) *Transports routiers contingentés.*

L'examen de la capacité de transport disponible dans ce domaine depuis plusieurs années montre que :

- il y a eu stabilité quasi absolue de la capacité de transport en transport public de zone courte et en location « toutes zones » ;
- par contre, la capacité de transport public en zone longue s'est développée : elle est passée, de 1958 à 1966, de 140 000 à 230 000 tonnes, soit + 64 % ; l'augmentation moyenne annuelle atteint 6 à 7 %. Elle inclut la régularisation progressive, à partir de 1959-1960, d'un certain nombre d'autorisations temporaires, régularisation qui n'a pas créé réellement de capacité supplémentaire.

Doit-on considérer cette progression comme excessive, alors que la production industrielle a progressé depuis 1958 de 62 %, le produit national brut de 56 %, les échanges avec l'étranger de 110 %, le trafic total de marchandises à assurer de

80 % (1) ? En outre, nombre d'industriels et de commerçants n'ont pas de gare à proximité ou ne peuvent pas utiliser le chemin de fer.

La persistance d'une certaine rareté de la disponibilité en camions de zone longue est attestée par le maintien relatif du « prix » des licences sur le marché. Celles-ci ont encore une forte valeur de rareté qui traduit la rente dont elles permettent à leurs propriétaires de jouir (2).

Compte tenu de l'augmentation considérable des besoins de transport (cf. tableau A : quasi doublement en onze ans), le développement de la capacité de transport routier en zone longue — qui répondait à des besoins pressants de l'économie — apparaît relativement modéré. Il était, semble-t-il, inévitable. Il n'a pas empêché le maintien d'une assez large protection du chemin de fer, attestée par la persistance d'une valeur de rareté attachée aux licences.

Les causes essentielles du déclin relatif du chemin de fer paraissent résider dans une large mesure ailleurs.

### C. — **Inégalité des situations de concurrence entre modes de transport.**

Il y a plusieurs motifs d'inégalités, qu'il est de la responsabilité de l'État de supprimer s'il veut organiser un véritable marché des transports.

#### 1° *Absence d'autonomie financière et d'autonomie de gestion pour le chemin de fer.*

La S.N.C.F. reçoit une subvention d'équilibre pour combler l'insuffisance de son compte d'exploitation, tandis que — sauf exceptions — les entreprises routières et fluviales sont autonomes financièrement et doivent, coûte que coûte, équilibrer leur gestion.

Cette inégalité est fondamentale, car elle débouche sur des divergences profondes dans la responsabilité réelle des différentes entreprises de transport :

- subventionnée par l'État, la S.N.C.F. est souvent considérée comme un simple démembrement de celui-ci, une Régie d'État sans véritable autonomie de décision et de gestion ; elle ne dispose, effectivement, que d'une autonomie très limitée pour les actes les plus essentiels de la gestion ; c'est ainsi :
- qu'une suppression ou une extension d'activités — transfert sur route de services ou modification de la structure d'établissement, par exemple — ne peut intervenir qu'après accord du ministre des Transports ;

(1) Trafic total assuré par les quatre modes de transport principaux (pour la route à plus de 50 km seulement) : en 1958, 78,7 milliards de t/km ; en 1966, 141,6 milliards de t/km. Source : tableau A.

(2) Ce « prix » est resté à peu près stable depuis dix ans autour de 2 500 F la tonne.

- que toute décision concernant les tarifs requiert l'homologation du ministre des Transports ;
- que la S.N.C.F. est contrainte de soumettre aux procédures du Fonds de développement économique et social (F.D.E.S.) la fixation de son programme d'investissements et le choix de son mode de financement.
- les entreprises routières, par contre, en contrepartie de l'absence de subventions, sont entièrement libres de leur gestion ; elles peuvent librement (sous la seule réserve des limites posées par le contingentement) renoncer aux activités déficitaires, investir, s'étendre, fixer leurs prix avec grande liberté et rapidité, développer les services rentables, et ceux-là seulement, en « écrémant » leurs concurrents.

Un des vices essentiels du système actuel réside dans ces inégalités de situation. Pour assurer l'avenir de la S.N.C.F., il convient, sans aucun doute, de lui laisser une beaucoup plus large liberté de gestion, mais il faut comprendre que cette liberté postule à son tour :

- un préalable : une normalisation complète des rapports financiers de l'Etat et de la S.N.C.F., mettant celle-ci dans une situation aussi proche que possible de celle d'une entreprise privée qui aurait consenti à son personnel des avantages spéciaux (le statut des cheminots) et qui supporterait la charge de ces avantages, mais bénéficierait, par ailleurs, pour la « Sécurité sociale » de droit commun, de la péréquation nationale appliquée au secteur privé ;
- une conséquence probable : la disparition à terme de la subvention automatique et exactement égale au déficit, car on ne peut que souligner l'antonomie entre liberté de gestion et subvention d'« équilibre » ; la logique conduirait à l'obligation d'équilibre financier du chemin de fer (comme pour ses concurrents) ou tout au moins, pendant un certain temps, à des subventions forfaitaires décroissantes fixées « ne varietur » en début d'exercice.

Une telle réforme serait strictement conforme aux orientations fixées à Bruxelles pour la politique commune des transports (objectifs : rétablissement de l'autonomie financière des chemins de fer avant le 31 décembre 1972). Elle serait cohérente également avec les indications générales du V<sup>e</sup> Plan des transports. L'évolution des esprits et la leçon des faits devraient permettre d'envisager un ensemble de mesures comportant à la fois :

- la reddition à la S.N.C.F. d'une plus large liberté de gestion et d'une véritable responsabilité d'entreprise ;

- une normalisation complète des relations financières entre l'Etat et la Société nationale ;
- l'obligation d'autonomie financière de celle-ci.

L'entreprise ferroviaire pourrait, à partir de ce moment, lutter à armes égales avec la concurrence routière.

## 2° *Compensation insuffisante des obligations de service public.*

Un second handicap frappe la S.N.C.F. : la Société nationale exerce un certain nombre d'activités non rentables ou maintient en exploitation des services ou des établissements déficitaires, parce qu'on le lui impose au titre de ses « obligations de service public ». En contrepartie, elle est contrainte, pour ses services rentables, de porter ses prix de vente très au-dessus de ses prix de revient, afin de compenser, au moins partiellement, ici, les pertes subies là.

Les obligations de service public faussent la concurrence d'une double manière :

- pour les services maintenus à ce titre, il y a perturbation du marché et tort causé aux concurrents du fait de l'existence de tarifs ferroviaires artificiellement réduits (exemple : services omnibus de voyageurs) ;
- pour ses transports rentables, au contraire, du fait de la péréquation, la S.N.C.F. ne peut abaisser ses tarifs au niveau de ses prix de revient et se fait « écrémer » par la route ou par l'avion.

Quelles sont les principales obligations de service public ?

- certains tarifs réduits ou péréqués, et non compensés (exemple : correctifs tarifaires de 1962) ;
- exécution de services non rentables (exemple : certains services omnibus) ;
- obligations de transporter et d'exploiter (cependant, d'ores et déjà, sensiblement réduites pour les transports de voyageurs).

Il y aura inégalité de traitement vis-à-vis de la S.N.C.F. tant que les obligations de service public qui lui sont imposées n'auront pas été recensées et compensées de manière spécifique (et non globale et indéterminée). Exemples de compensation équitable dans cette perspective : régime de la banlieue parisienne, régime de remboursement des tarifs réduits sociaux.

Mais c'est à l'Etat, gardien de l'intérêt général (ou aux autres collectivités publiques, si elles sont appelées à contribuer aux conséquences financières de ces obligations), qu'il appartient de définir la consistance exacte de ces obligations, et de décider, au vu de leurs coûts, de leur maintien, de leur suppression ou de leur exécution par le mode de transport le mieux adapté.



### 3° Tarification inégale de l'usage des infrastructures de transport.

Actuellement (du moins jusqu'à la mise en vigueur de la taxe d'usage des routes, dite « taxe à l'essieu ») le système n'est pas cohérent :

Globalement, la Commission des comptes des transports de la nation avait estimé — pour l'exercice 1962 — que les trois modes de transport couvraient dans la proportion suivante leurs dépenses d'infrastructure (1) :

- chemin de fer : 80 % ;
- route : 134 % (en supposant que l'intégralité de la taxe sur l'essieu doit être considérée comme une redevance d'infrastructure, ce qui pourrait être fortement contesté) ;
- voie navigable : néant (contribution n'atteignant pas le montant de la fiscalité général de référence) ;

Mais chaque mode de transport opère, en fait, sur des marchés très différents et non fongibles : voyageurs banlieue, voyageurs à grande distance, détail, wagons isolés, rames et trains complets. Comment affecter à chaque groupe de prestations les dépenses dont il est responsable, compte tenu :

- des productions liées ;
- des charges fixes beaucoup plus élevées pour le chemin de fer ?

Il était certain que certains transports routiers lourds et tous les transports par navigation intérieure ne versaient pas une contribution suffisante.

Le ministre de l'Équipement a créé, en mai 1966, une « Commission d'étude des coûts d'infrastructure » présidée par M. Daniel Laval, ingénieur général des Ponts et chaussées, qui a reçu la mission de fournir des recommandations en vue d'établir une tarification homogène de l'usage des infrastructures de transport par :

- les transports routiers ;
- le chemin de fer ;
- la navigation intérieure ;
- l'aviation intérieure.

Le premier rapport, concernant la route, a été déposé en mars 1967. Les rapports concernant le chemin de fer, la navigation, l'aviation intérieure sont en préparation.

#### PRINCIPE DE LA « TAXE A L'ESSIEU »

- Faire payer à chaque transport *au moins* ce qu'il a entraîné comme dépenses *directes* pour la collectivité, à l'exception des dépenses d'investisse-

(1) Calcul fait en rapprochant l'excédent des contributions de toutes natures (taxes sur les véhicules, sur les carburants, redevances, péages) par rapport à une T.V.A. supposée généralisée à un taux unique, de l'ensemble des dépenses d'entretien, de fonctionnement et de développement des infrastructures de transport.

ment (approche marginaliste stricte) ; pas de position prise pour le surplus de charges, c'est-à-dire pour les dépenses fixes non affectables, qui constituent ce qu'on appelle le « péage économique » : il pourrait être provisoirement nul pour tous les modes de transport, qui paieraient tous ainsi seulement le coût marginal d'infrastructure.

- Calculer ces dépenses marginales de la manière la plus scientifique possible, en s'appuyant sur les expériences américaines et les recherches du laboratoire général des Ponts et chaussées pour chaque type de véhicules (poids par essieu, silhouette, encombrement) ; deux groupes de dépenses retenues :
  - dépenses directes d'entretien, de fonctionnement et de renforcement des chaussées ;
  - « coût social » (c'est-à-dire gêne causée aux autres usagers par l'insertion, dans la circulation, d'un véhicule supplémentaire d'un type déterminé).
- Comparer ces dépenses à ce que paient comme impôt spécifique (en fait taxe sur les carburants) les différentes catégories de véhicules ; lorsqu'il y a insuffisance (en général au-dessus de 16 tonnes de poids total en charge autorisé), la combler par la nouvelle taxe.

Les conclusions de la Commission Laval ont été adoptées pour l'essentiel par le gouvernement qui, sauf pour les petites catégories de véhicules (16 à 19 tonnes de P.T.C.A.), a repris les taux proposés et a fait voter la création de la « taxe à l'essieu » par le parlement dans la loi de finances 1968.

L'application de la « taxe à l'essieu » fixée au 1<sup>er</sup> octobre 1968 constitue un pas en avant décisif pour une tarification équitable de l'usage des infrastructures routières.

Tant qu'un système homogène et uniforme n'aura pas été adopté pour tous les modes de transport, la concurrence ne s'exercera pas normalement entre les transporteurs. Des études poussées sont en cours à Bruxelles, sur des principes analogues à ceux qui ont conduit à la création de la « taxe à l'essieu ».

Plus grave encore pour le chemin de fer que ces inégalités dans les situations de concurrence (qui se trouvent compensées, pour lui, par le soutien financier de l'Etat), apparaît sa perte de compétitivité récente vis-à-vis des autres modes de transport.

#### D. — Perte de compétitivité récente du chemin de fer.

Deux causes essentielles doivent être citées :

##### 1° Evolution défavorable des prix de revient ferroviaires.

Les conclusions que l'on peut tirer de l'évolution, depuis cinq ans, en francs constants, de l'indicateur

chiffre d'affaires  
nombre de t/k pour les différents modes de transport (indicateur qui donne une représentation aussi approchée que possible des prix de revient à l'unité transportée) sont les suivantes :

- seul de tous les modes de transport, depuis cinq ans, le chemin de fer a accru son prix de revient à l'unité transportée (+ 8 %) ; les autres transporteurs — y compris la navigation intérieure — sont, en valeur constante, parvenus à réduire leurs coûts, la route et le pipe-line de manière spectaculaire (— 20 % et — 64 %) ;
- le décalage est particulièrement grave avec la route et le pipe-line, qui ont réduit respectivement leurs prix de revient, en moyenne, de — 3,5 % et de — 10,5 % par an, pendant que le chemin de fer augmentait le sien de 1,5 % annuellement.

Causes de la réduction des prix de revient des transports routiers et de la navigation intérieure :

a) Pour la route :

- baisse relative du prix des carburants et des pneumatiques ;
- baisse des dépenses d'entretien et du prix des pièces de rechange ;
- amélioration de la capacité et de la productivité des véhicules routiers, augmentation du chargement moyen ;
- augmentation du parcours annuel du fait de l'amélioration des infrastructures et de moteurs plus puissants ;
- amélioration des coefficients d'exploitation grâce à une meilleure organisation technique et commerciale des entreprises et à l'intervention des bureaux régionaux de fret ;
- augmentation de la distance moyenne de transport et concentration du trafic sur les axes à bas prix de revient.

b) Pour la navigation intérieure :

- amélioration du parcours annuel (augmentation de la puissance des moteurs) ;
- amélioration de l'infrastructure (approfondissement de la Seine et des principaux axes) ;
- concentration du trafic sur les grands axes bien équipés ;
- développement du poussage ;
- suppression des bateaux tractionnés.

Enfin, de manière générale et pour la faible fraction du transport routier et fluvial qui opère sous forme d'entreprises employant des salariés, il y a eu une moins grande *avance sociale* que dans le chemin de fer (notamment au moment du « rattrapage » de 1963), pourtant soumis, pendant cette période, à la « procédure Toutée ».

C'est une évolution grave parce que, quel que soit le régime économique, l'intérêt général commande

d'utiliser, pour chaque transport, le mode de transport le plus économique (c'est ce que la loi du 5 juillet 1949 fixe comme objectif à la politique française). Or, en quelques années, plusieurs activités essentielles de la S.N.C.F. sont devenues en partie non compétitives : trafic de détail et de petits colis, services omnibus de voyageurs, certains trains express à faible fréquentation. Quant au trafic de wagons complets lui-même, il y a un an, la Commission Laval estimait que ses recettes n'excédaient pas ses dépenses variables avec le trafic.

Selon la Commission Laval, on constate, sur la base des chiffres de 1965 et après normalisation complète des comptes supposée réalisée préalablement :

- que l'ensemble du trafic de wagons complets ne semble pas parvenir à couvrir complètement ses dépenses d'exploitation, accrues des charges d'infrastructures variant avec le trafic (il s'en faudrait de 2,9 %) ;
- qui si le trafic de régime ordinaire, en y comprenant les rames et les trains complets de plus de 480 tonnes, est à peu près équilibré au niveau des dépenses variant avec le trafic (mais laisse entièrement non couvertes les charges fixes correspondantes), le trafic de régime accéléré ne couvre que 88 % de ces mêmes dépenses variables avec le trafic.

La situation s'est probablement légèrement améliorée en 1966 et 1967 à la suite des augmentations de tarifs (sans parvenir à l'équilibre au niveau du coût complet). Elle a dû se dégrader de nouveau fortement à la suite des événements de mai-juin 1968.

L'augmentation régulière du prix de revient moyen de la S.N.C.F. est à rapprocher de la baisse, à peu près aussi régulière, du produit moyen de la t/km calculé en francs constants. Ce produit dépend, en effet, du niveau tarifaire *réel* que le chemin de fer parvient à faire admettre pour ses prestations sur le marché, et qui résulte de l'état de la concurrence et de la résistance des usagers pour une prestation et sur une relation données. Sous la pression constante de ses clients et de concurrents qui peuvent réduire leurs prix de vente puisque leurs coûts diminuent régulièrement — et corrélativement, il est vrai, aux progrès de productivité enregistrés par le chemin de fer pour les transports concernés —, le produit moyen de la t/k transportée par chemin de fer en wagons complets n'a que faiblement augmenté en francs courants depuis six ans (+ 13 %) et a, pendant cette période, baissé en francs constants de — 9 % environ.

Le décalage croissant entre la courbe ascendante des prix de revient et celle descendante du prix de vente moyen explique la persistance de la situation financière dégradée de la S.N.C.F. depuis quelques années, malgré les hausses de tarifs intervenues.

La qualité de service, traditionnellement élevée, des prestations de la S.N.C.F. a-t-elle du moins constitué, dans la compétition commerciale, un élément compensateur au gonflement des prix de revient de la Société nationale ?

## 2° Moindre adaptation du chemin de fer aux exigences des usagers.

Il semble, malheureusement, qu'actuellement, la qualité du service fourni par la S.N.C.F. ne soit pas, dans de nombreux cas, suffisante pour répondre aux exigences de la clientèle. Celle-ci trouve souvent une qualité de service meilleure, et en constant progrès, chez les transporteurs routiers.

Dans une économie soumise elle-même à une compétition aiguë, intérieure et extérieure, il y a là une cause essentielle de désaffection de la clientèle pour le chemin de fer.

Il ne convient pas de sous-estimer l'effort constant et général de la S.N.C.F. pour améliorer la qualité des services qu'elle fournit. Tout le monde connaît le remarquable esprit de discipline et la valeur professionnelle des cheminots. Il semble, toutefois, que, sur plusieurs points essentiels, la route est assez souvent en mesure d'offrir une qualité de service meilleure et des prestations mieux adaptées aux besoins actuels des usagers du transport.

Les points sur lesquels le rail semble ne pas répondre toujours aux exigences de la clientèle sont les suivants :

### a) *Marchandises.*

DÉLAIS. — Deux défauts essentiels :

- délais trop longs. La S.N.C.F. ne garantit qu'exceptionnellement de courts délais d'acheminement, ce qui constitue un très grave handicap dans une économie où la rapidité est une vertu majeure ;
- délais incertains : incertitude sur délais réels du transport confié au chemin de fer, impossibilité d'annoncer à l'avance, et de garantir une date pour la fourniture du wagon vide ou l'arrivée du wagon chargé (mais lourdes pénalités si le délai d'utilisation excède 24 heures).

Les trains-blocs constituent des exceptions intéressantes, mais encore limitées.

La route offre des délais d'expédition sensiblement plus courts (la nuit généralement) et peut garantir, le plus souvent, la fourniture des camions pour une date déterminée.

### RUPTURES DE CHARGE.

Les complications, délais, risques d'avarie, provenant de la double rupture de charge existant pour tous les usagers non embranchés du chemin de fer sont de moins en moins tolérés.

La route assure, au contraire, le service « de porte à porte », mais le chemin de fer pourra regagner cet avantage grâce à l'usage extensif des containers.

## FLEXIBILITÉ ET ADAPTATION AUX BESOINS DE LA CLIENTÈLE.

Les routiers multiplient les contacts personnels avec leur clientèle et les transporteurs font de constants efforts pour adapter leurs services aux exigences des clients.

En contraste, la réglementation rigide de la S.N.C.F. n'offre que de faibles possibilités d'adaptation aux demandes de la clientèle. La procédure est centralisée et assez lourde (accord particulier ou convention tarifaire). Il faudrait des contacts plus personnels et plus décentralisés, une marge de manœuvre plus importante des services commerciaux.

### b) *Voyageurs.*

Si la régularité et la sécurité des transports ferroviaires sont unanimement reconnues, et, en dépit de remarquables progrès récents, deux points soulèvent des critiques de la part des usagers :

- confort et commodité encore souvent insuffisants : vieillesse du matériel (mais un effort est en cours), alors que des progrès notables sont enregistrés sur la route (véhicules plus spacieux, autoroutes) et dans l'aviation ; importance du service offert pour les places couchées ; peu de « services cadencés » (type Orléans-Ville-Paris-Orsay) susceptibles de répondre à la demande de la nouvelle clientèle des villes satellites ou des « nébuleuses » urbaines ;
- insuffisance des points de connection avec la route (parkings surtout), ce qui incite sans doute un certain nombre de voyageurs à prendre la route de bout en bout.

L'ensemble de ces facteurs a entraîné une désaffection du public pour le chemin de fer. Beaucoup d'entre eux, cependant, pourraient, aux prix d'efforts bien appliqués, être contre-battus et surmontés. Mais il faut bien prendre conscience que rien, désormais, n'ira plus de soi, grâce à une simple décision des pouvoirs publics, par exemple : le système français des transports est, on l'a dit, devenu un système varié où de nombreuses techniques s'affrontent en permanence. La compétition est générale. Pour conserver ou améliorer ses positions, il faut être meilleur que les autres, c'est-à-dire ne pas faire payer plus cher et offrir une qualité de service plus élevée, mieux adaptée aux besoins du client qui, en définitive, « a toujours raison ».

## III. — PERSPECTIVES D'AVENIR

A première vue, pour le chemin de fer, l'avenir est inquiétant. Mais s'il peut accomplir la *mutation profonde* qui est devenue nécessaire, des perspectives brillantes peuvent s'offrir à lui.

## A. — La prolongation de la tendance actuelle compromettrait gravement l'avenir du chemin de fer.

Si rien n'est changé dans les structures et les tendances actuelles, que peut-on attendre de l'avenir ?

1° Pour le transport de marchandises, l'évolution de ses prix de revient réduirait encore la compétitivité du chemin de fer.

Pendant les cinq dernières années, l'augmentation des dépenses de la Société nationale n'a pu être compensée :

- ni par les gains annuels de productivité,
- ni par les hausses, pourtant importantes, des tarifs.

Résultat : insuffisance d'exploitation à peu près stable, mais — du fait des charges conventionnelles — augmentation régulière de la charge globale qui pèse, à travers le chemin de fer, sur la collectivité.

En 1968, les prix de revient de la S.N.C.F. vont s'accroître, au total, de 10 % environ. Les gains de productivité, en année complète, seront à peu près nuls du fait du trafic perdu en mai et en juin. Trois ans au moins seraient nécessaires, dans l'hypothèse d'une simple prolongation des tendances actuelles, pour « épouser » par les gains de productivité futurs le surcroît de charges que doit supporter le chemin de fer. Mais il faudra bien naturellement, pendant cette période, continuer d'accroître les salaires des cheminots.

Par conséquent, dans l'hypothèse du maintien des structures et des tendances actuelles, rien ne permettrait d'espérer dans l'avenir proche une amélioration des prix de revient du chemin de fer. Au contraire, on devrait s'attendre à les voir continuer de s'accroître.

Pendant ce temps, on peut prévoir, par contre, que les concurrents du rail amélioreront encore leur compétitivité.

### TRANSPORTS ROUTIERS.

Les facteurs d'amélioration des prix de revient du transport routier, observés depuis dix ans, continueront à jouer dans le proche avenir. Dans différentes hypothèses concernant l'augmentation des charges de personnel, les temps de conduite, la charge fiscale, les études faites à la Direction des Transports terrestres du ministère des Transports montrent que le prix moyen de la tonne/kilomètre transportée par un camion de 35 tonnes resterait stable en francs constants dans les prochaines années et pourrait, dans certaines conditions, baisser jusqu'à 10 %. Retenons l'hypothèse d'une faible progression en francs courants.

Si une modification des règles actuelles du Code de la route permettait de faire circuler des véhicules

de 38 tonnes de poids total en charge autorisé, en supposant qu'on leur applique une taxe adéquate pour l'usage des infrastructures routières, le prix de revient de la tonne/kilomètre transportée par ces véhicules connaîtrait une baisse supplémentaire de 3 à 5 %.

### NAVIGATION INTÉRIEURE

Il y a actuellement un certain excédent de capacité dans la navigation intérieure. Si des mesures étaient prises pour éliminer cet excédent, les bâtiments subsistants — qui seraient bien entendu les meilleurs — et les bâtiments nouveaux accéléreraient fortement leur rotation. Leur exploitation sera également améliorée par les progrès du matériel et des infrastructures et par une meilleure organisation des transports grâce à des relations plus étroites avec les chargeurs. Au total, on peut penser que, malgré les augmentations de salaires à prévoir, la batellerie française devrait voir ses prix de revient se réduire, en francs constants, d'au moins 1 % par an dans le proche avenir.

### OLÉODUCS.

L'utilisation croissante des pipe-lines construits ou à construire (dont les dépenses sont en majorité des charges fixes) conduira à une nouvelle réduction du coût de la tonne/kilomètre de produits pétroliers transportés par ces engins.

Plusieurs conclusions ressortent de ces analyses :

a) L'évolution spontanée des choses en matière de transport des marchandises, selon la tendance actuelle, continuera probablement à défavoriser le système ferroviaire dans sa structure actuelle, système dont la compétitivité risque de se dégrader encore.

b) L'espoir de compenser l'insuffisance d'exploitation de la S.N.C.F. par des hausses de tarifs marchandises risque de s'avérer dans une large mesure une illusion, car le marché des transports se révélera de plus en plus compétitif et la tendance à la stabilité, sinon à la baisse en francs constants, des prix de transport empêchera le chemin de fer de majorer fortement ses tarifs, sans en cas d'amélioration de la qualité du service rendu.

c) Sur le plan de la qualité du service, la compétition deviendra également plus sévère (usagers plus exigeants, concurrents décidés à faire de grands efforts pour améliorer leur propre qualité de service).

2° La compétition deviendra également de plus en plus sévère pour le transport des voyageurs.

Un développement massif est à attendre des deux principaux concurrents du chemin de fer :

- voitures particulières. Il est prévu que le parc (11,2 millions de véhicules en 1967) se développera encore et doublera probablement d'ici 1985. Un réseau important d'autoroutes existera à ce

moment. La distance moyenne parcourue chaque année augmente actuellement ;

— aviation intérieure. Son taux de croissance est très élevé et une très forte augmentation de trafic est à prévoir.

Dans ce domaine également, c'est sur le terrain de la qualité du service fourni (vitesse, confort, commodité, « services cadencés », agrément) que se déroulera dans une large mesure la compétition entre les différents types de transport.

3° *Les charges financières pesant sur la collectivité vont croître encore et atteindre des niveaux difficilement supportables.*

Total des charges financières pesant, du fait du système ferroviaire ou à travers lui, sur la collectivité :

1967 4 550 millions de francs ;

1968 probablement 5,3 milliards de francs ;

1969 peut-être 6 milliards de francs.

Sans doute une partie de ces charges est-elle, encore une fois, inéluctable dans les structures actuelles de la société et de la géographie de la France. Mais l'ampleur et la rapidité de leur croissance sont considérables. Si rien ne vient interrompre l'évolution entamée, on peut craindre ultérieurement de nouveaux gonflements de cette somme, qui pourrait atteindre dans quelques années un montant très élevé. Compte tenu des charges qui pèsent sur le pays et de ses besoins en équipements de toutes sortes, un tel niveau de contributions publiques apparaît difficile à envisager.

\* \* \*

Ces considérations montrent les risques qui pèseraient sur l'avenir du chemin de fer si celui-ci était maintenu dans sa situation actuelle, et si rien ne venait modifier ses structures, la réglementation qui l'enserme et le caractère de ses relations avec les pouvoirs publics.

A perdu sa compétitivité économique dès maintenant une large partie des transports :

— de détail et de petits colis ;

— de voyageurs omnibus.

Sont menacés à terme, si la tendance actuelle se poursuit, certains trafics :

— de wagons complets isolés ;

— de voyageurs express.

C'est l'avenir même de l'outil de travail des cheminots qui est en jeu.

Un autre avenir peut-il être envisagé pour le chemin de fer ? Les études menées depuis plusieurs années et les exemples observés à l'étranger, le montrent. Mais la réalisation de cet avenir suppose une *transformation* complète, une *mutation* fonda-

mentale tant des structures et des objectifs de la Société nationale, que de la nature de ses rapports avec l'Etat.

**B. — Un large et brillant avenir subsiste pour le chemin de fer s'il sait entreprendre à temps la mutation profonde qui est devenue nécessaire.**

Contrairement à certains propos pessimistes, la décadence du chemin de fer n'est pas irrémédiablement commencée.

1° *Le chemin de fer de demain.*

Le chemin de fer de demain, pour assurer sa survie et sa prospérité, devra présenter un certain nombre de caractéristiques essentielles.

a) *Une entreprise compétitive.*

La persistance, a fortiori l'aggravation du déficit exercent un effet démoralisateur sur les cheminots, en leur donnant l'impression que leurs efforts et leurs travaux sont frappés d'inefficacité. D'autre part, il est probable que la collectivité ne pourra pas supporter indéfiniment l'augmentation constante des charges qui pèsent sur elle à travers la S.N.C.F.

Le premier objectif à fixer à la Société nationale semble donc devoir être la disparition de cette insuffisance d'exploitation et la restauration de la rentabilité de l'entreprise ferroviaire. La bataille menée dans tous les pays et sous tous les régimes pour le progrès économique oblige les entreprises à être rentables et à couvrir leur consommation de main-d'œuvre, de matières et de services par les ressources qu'elles tirent de leur propre activité. Sans doute un tel équilibre est-il conventionnel, comme tout ce qui est comptable : il faudrait simplement prévoir que les règles appliquées à la S.N.C.F. en la matière fussent identiques à celles en usage chez ses concurrents du secteur privé.

Redevenue compétitive, la S.N.C.F. trouvera une confiance accrue dans son propre destin et dans ses facultés de progrès. Débarrassée des entraves administratives qui la brident actuellement, renforcant son agressivité commerciale, largement décentralisée à l'image de l'effort poursuivi sur ce point dans tous les secteurs économiques du pays, elle pourra développer ses trafics rentables et participer à l'expansion générale des trafics de marchandises, dont le surcroît annuel est transporté actuellement presque uniquement par ses concurrents.

b) *Une entreprise techniquement en pointe.*

La faculté d'innovation du chemin de fer est loin d'être épuisée et doit conduire à la recherche systématique d'une meilleure qualité de service dans tous les domaines.

— Voyageurs. Objectifs : vitesse, fréquence et confort accrus, expérimentation de toutes les techniques et idées nouvelles en vue de récupérer une clientèle rentable en lui donnant encore davantage satisfaction. Il s'agit de faire mieux et moins cher, ou pas plus cher, que l'avion et l'automobile.

— Marchandises. C'est probablement une véritable révolution qu'il faut réaliser dans le système des acheminements de marchandises, révolution dont l'extension du transcontainer ne sera qu'un des aspects, probablement le plus spectaculaire. En introduisant des facultés d'automatisation des manutentions et du transport, le transcontainer permettra des gains considérables de productivité qui rendront au chemin de fer, dans certaines conditions, sa rentabilité menacée. D'autres progrès techniques, se rattachant également à l'idée d'automatisation, achèveront de confirmer la S.N.C.F. dans sa vocation d'entreprise de pointe dans tous les domaines. (notamment, par application généralisée de la cybernétique, que facilite le guidage du chemin de fer sur les rails).

### c) Un élément du super-réseau européen.

L'union économique de l'Europe est un fait depuis le 1<sup>er</sup> juillet dernier. Les infrastructures de transport constitueront l'ossature du continent unifié. Les échanges entre les pays et les transports internationaux vont s'intensifier. Les chemins de fer européens, habitués à travailler en commun et à « effacer » les frontières, doivent profiter pleinement de l'union économique réalisée. L'avenir leur marquera — s'ils savent en saisir l'occasion — leur rôle de « super-réseau » étendu à la dimension du continent et sans rival pour :

- les grandes vitesses ;
- les grandes masses (de voyageurs et de marchandises) ;
- les grandes distances.

d) Enfin, plus que jamais, dans une Europe à l'étroit dans ses dimensions et envahie par des agglomérations tentaculaires, le chemin de fer s'affirmera *comme un outil irremplaçable de l'aménagement urbain*. Il restera le mode de transport le plus économique de la denrée la plus rare : l'espace. Ses infrastructures offrent des possibilités considérables qui sont loin d'avoir été entièrement utilisées et qui joueront un rôle de premier plan dans la desserte des grandes métropoles urbaines de demain.

### 2° Les conditions à remplir.

Toutefois un tel avenir ne pourra être assuré au chemin de fer que si certaines conditions impératives se trouvent remplies. Il faut indiquer tout de suite que, parmi celles-ci, il est exclu de ranger la

suppression ou la réduction des avantages du statut des cheminots. C'est en tenant compte de ce que représente ce statut que doivent être entreprises — avec d'autant plus de portée et de vigueur — les actions de redressement, qui incombent :

- tant à l'Etat, responsable de « l'environnement » de la S.N.C.F. et de ses propres rapports avec la Société nationale ;
- qu'à la S.N.C.F. elle-même, seule capable de mener à bien les réformes internes indispensables.

Il s'agit en fait d'une véritable *mutation*, d'une transformation complète, dont la réalisation incombe à la fois aux pouvoirs publics et à la Société nationale elle-même.

a) *Rôle de l'Etat : donner à la S.N.C.F. les moyens d'une gestion efficace et moderne, à égalité de traitement avec ses concurrents dans un marché des transports organisé et encadré.*

Les mesures les plus importantes viseraient à réaliser :

1° *Une normalisation complète des rapports financiers entre l'Etat et le chemin de fer*, de façon à placer la S.N.C.F. dans la même situation qu'une entreprise privée qui aurait attribué à son personnel un statut social spécial (lequel resterait à sa charge, tandis que pour les dispositions de droit commun en vigueur dans toutes les entreprises, elle bénéficierait de la péréquation nationale) : cette règle aboutirait à la prise en charge par l'Etat d'une fraction plus importante qu'actuellement, des charges de retraite des cheminots, la cotisation de la S.N.C.F. — assise sur les salaires versés aux cheminots en activité — se réduisant à mesure de la diminution de ses effectifs. Un règlement européen doit prochainement poser des règles communes en la matière.

2° *La définition et la compensation des obligations de service public* qui restent imposées au chemin de fer (autre règlement européen en préparation). Ces obligations concernent essentiellement trois séries d'activités :

- services omnibus de voyageurs ;
- transports de banlieue ;
- transports effectués à des conditions ou à des prix dérogatoires.

Dans le cadre d'un plan d'ensemble (S.N.C.F. — transports routiers — transports urbains) aboutissant à une desserte du territoire aussi efficace et aussi peu coûteuse que possible, par tous les moyens de transports disponibles, on définirait la structure de ces « services publics de transport ». Mais c'est, encore une fois, à l'Etat et, le cas échéant, aux autres collectivités publiques intéressées, qu'il appar-

tiendrait de déterminer l'étendue des services non rentables imposés aux transporteurs et dont il faudrait que les pouvoirs publics supportent le déficit éventuel.

3° L'octroi d'une *large liberté de gestion* à la S.N.C.F., surtout dans deux domaines essentiels de la responsabilité d'un chef d'entreprise :

- les structures (consistance exacte du réseau ferroviaire et des services à exploiter par l'entreprise hors de toute compensation spécifique, activités à développer ou à réduire, établissements à conserver) ;
- la politique commerciale et tarifaire.

La tutelle du ministère des Transports serait réduite aux interventions strictement nécessaires de l'Etat sur les marchés des transports, de façon que la S.N.C.F. dispose d'une capacité suffisante d'initiative et de riposte sur ce marché.

4° La mise en place d'une solution homogène pour la *tarification de l'usage des infrastructures de transport*, élément essentiel de normalisation de la concurrence entre transporteurs.

Sans attendre l'achèvement des études entreprises à Paris et à Bruxelles en vue de la définition d'une solution parfaite sur le plan économique, il serait mis en place une solution transitoire assurant l'égalité de traitement entre transporteurs. Cette solution transitoire pourrait être inspirée pour les *transports de marchandises* des principes de base de la « *taxe à l'essieu* » (imputation aux usagers de tous les modes de transport des dépenses marginales et des coûts sociaux, prise en charge par l'Etat des charges fixes) et comporter pour tous les *transporteurs de voyageurs*, l'obligation d'équilibre budgétaire au niveau du coût complet, sans subvention ; elle assurerait ainsi l'égalité de traitement de tous les transporteurs.

5° Le maintien, pendant la période de mutation et d'adaptation du chemin de fer, d'un « *encadrement* » du marché des transports, réalisé grâce à un contrôle de la capacité des transports publics par route et par voie navigable (malgré les inconvénients économiques et les rentes qu'engendre un tel contrôle).

Il faut insister sur le bouleversement qu'une telle orientation apporterait dans la nature traditionnelle des rapports de l'Etat et du chemin de fer : l'Etat abandonnerait plusieurs de ses prérogatives permanentes, par exemple en laissant à la S.N.C.F. la liberté de fixer librement ses tarifs ou de modifier la structure de ses établissements. Des rapports contractuels seraient en quelque sorte substitués, dans beaucoup de domaines, aux relations de tutelle existant jusqu'ici.

Ces « abandons de souveraineté » de la part de l'Etat devraient s'accompagner des efforts de la Société nationale pour restaurer sa rentabilité.

b) *Rôle de la S.N.C.F. : concentrer ses activités sur les domaines où le chemin de fer est sûrement rentable.*

Objectif essentiel : sauvegarder et développer les trafics rentables, qui portent en eux l'avenir du chemin de fer et sont la garantie de sa prospérité future. Pour cela, il faut *renoncer aux activités non rentables*, dont le déficit grève l'ensemble de l'exploitation et doit trouver sa compensation dans une surtarification des bonnes relations, « *écrémées* » dès lors facilement par les concurrents du rail. On ne pourra constituer un chemin de fer vigoureux et agressif qu'en éliminant progressivement ses points faibles et les activités où il s'use dans une gestion coûteuse ou peu efficace. Tel doit être l'objectif de la transformation à opérer dans les structures et les activités de la S.N.C.F.

Les études récentes et les exemples étrangers (notamment celui de la Grande-Bretagne) désignent les trafics qui resteront à peu près sûrement rémunérateurs pour le chemin de fer dans l'avenir :

- voyageurs express et rapides (en grande majorité) ;
- transports urbains et suburbains (à condition de disposer d'un régime financier spécial) ;
- trains complets (évitant les triages) ;
- trains-blocs circulant avec régularité et garantie d'acheminement, pour lesquels la qualité du service fourni permet de percevoir des tarifs élevés ;
- transport de transcontainers (transport appelé à un avenir considérable, grâce à la forte réduction des prix de revient et à la meilleure qualité de service qu'il permet).

La rentabilité — à terme ou même immédiatement — des autres trafics n'est pas assurée. Aussi ne faudrait-il les conserver qu'après l'avoir vérifiée, ou bien sous forme d'obligations de service public, compensées financièrement par l'Etat.

Ces prévisions comportent une incertitude concernant la rentabilité à terme du trafic de wagons complets isolés, contraints de passer par plusieurs triages. Leur avenir peut paraître compromis du fait de la concurrence routière et du développement attendu des transcontainers, lorsque ce trafic n'est pas embranché. Restera-t-il rentable lorsqu'il y a un ou deux embranchements aux extrémités de la relation ? L'avenir le dira.

En tous cas, il est certain que le chemin de fer ne se développera que s'il entreprend, dans tous les domaines et à tous les échelons, *un effort draconien et systématique d'amélioration de la qualité du ser-*

*vice fourni* pour maintenir et développer l'image de marque « qualité » que le mot S.N.C.F. a dans le public, car ce sera plus que jamais dans l'avenir, le mot-clé répondant aux exigences de la clientèle et susceptible d'ouvrir des débouchés nouveaux.

Cet effort permettra au chemin de fer d'assurer pleinement son avenir en garantissant des gains de productivité équivalents à ceux de la concurrence et en valorisant au maximum le travail de ses agents. Il est probable que le nombre de ceux-ci pourra continuer à diminuer : cette évolution est souhaitable dans la mesure où la S.N.C.F. de demain doit se présenter comme une entreprise moderne et productive, et parce qu'elle conditionne la poursuite du progrès social des cheminots, ce qui est un des objectifs essentiels de l'action des pouvoirs publics.

A l'intérieur de la S.N.C.F., une décentralisation accrue des responsabilités, une faculté plus grande d'initiative des cadres à tous les échelons, contribueraient au succès de l'action à entreprendre pour développer les trafics rentables et améliorer sans cesse la qualité du service ferroviaire.

## CONCLUSIONS

1° On ne peut dissimuler que le chemin de fer se trouve en France, mais bien plus encore à l'étranger, dans une situation délicate. Cette situation s'est fortement aggravée au cours des cinq dernières années : des changements structurels dans notre économie, une normalisation insuffisante des comptes, l'accroissement de ses prix de revient, une certaine difficulté à s'adapter aux exigences de la clientèle, l'ont empêché de participer, autant qu'il l'eût dû, à l'expansion générale des transports qui se poursuit actuellement. La stagnation de son trafic est désastreuse pour la S.N.C.F., dont les charges sont considérables et en constant accroissement, et qui représente le type même des entreprises « à rendement croissant ».

2° La perte de compétitivité du chemin de fer, observée dès maintenant pour certains trafics, risquerait de faire douter de l'avenir même du chemin de fer, face à la concurrence qui lui est faite par d'autres modes de transport.

Il reste en fait, au chemin de fer, un large et brillant avenir s'il est mis en mesure de prendre les dispositions nécessaires pour l'assurer. Notre pays a toujours besoin du capital immense d'intelligence, de dévouement, de capacité d'organisation que représente la S.N.C.F., de certains services que seul le chemin de fer peut rendre, des actifs de toutes sortes qu'il apporte à la collectivité. Au moment où les cités s'étendent sans cesse, posant des problèmes de transport de plus en plus difficiles, et où les routes paraissent trop étroites pour contenir la marée auto-

mobile, le rail conserve une place de premier rang pour assurer les transports de masse de personnes. A l'heure de l'unité européenne, il doit devenir un « super-réseau » de transport de marchandises à l'échelle continentale.

L'entreprise ferroviaire, plus que centenaire déjà, peut garder la foi dans son propre destin.

3° La persistance d'un déficit d'exploitation est démoralisante pour l'ensemble des cheminots. La confirmation de l'avenir du chemin de fer passe par la restauration de sa rentabilité et celle-ci ne pourra être obtenue que grâce à une véritable mutation de la S.N.C.F. Pour retrouver l'équilibre de sa gestion sans modifier les éléments du statut des cheminots et en maintenant une perspective de progrès social, la Société nationale doit en effet concentrer résolument son activité sur les transports rentables et entreprendre un effort intense d'amélioration de la qualité de ses services. S'il veut assurer sa prospérité future, et sauf le cas de services déficitaires compensés par l'Etat au titre des obligations de service public, le chemin de fer ne peut plus exécuter que les trafics pour lesquels il est compétitif (la loi du 5 juillet 1949 lui en fait d'ailleurs, en principe, une obligation).

Une telle ligne de conduite permettra de soulager à terme, ou tout au moins de stabiliser, la charge qui pèse, à travers la S.N.C.F., sur les finances publiques. Elle doit conduire en outre la Société nationale à s'engager avec ardeur, et sans tarder, dans les grandes innovations techniques susceptibles d'affirmer sa compétitivité, telle qu'une réforme audacieuse du système d'acheminement des marchandises, même si de telles actions doivent entraîner une refonte importante de ses structures internes et de son régime d'exploitation.

4° La nature actuelle des rapports existant entre l'Etat et la S.N.C.F. n'est plus adaptée au rôle de grande entreprise nationale de transport que celle-ci doit jouer, ni à la capacité d'action immédiate et d'initiative dont doit disposer tout agent économique opérant sur le marché. C'est pourquoi il faut envisager une réforme de ces rapports, en vue de donner à la Société nationale une plus grande autonomie de décision et de lui rendre la responsabilité véritable de sa gestion. Une normalisation complète des rapports financiers avec l'Etat, la compensation des obligations de service public qui seraient maintenues, la mise en place d'une tarification homogène des infrastructures de transport, achèveraient de placer la S.N.C.F. sur un pied d'égalité avec ses concurrents sur un marché des transports convenablement organisé. En renonçant à une large partie de ses pouvoirs de tutelle, l'Etat accepterait ainsi une modification de la nature de ses rapports avec une entreprise publique qui serait sans précédent jusqu'à présent.



## ANNEXE I

## EVOLUTION DU CONTINGEMENT ROUTIER

TABLEAU I

## SECTEUR NON CONTINGENTE

## A. — Véhicules de moins de 6 tonnes de poids total en charge autorisé.

	<i>Transport</i>	<i>Location</i>	<i>Total</i>
31 décembre 1964 .....	24.582	6.310	30.892
31 décembre 1965 .....	30.971	9.316	40.287
31 décembre 1966 .....	35.770	11.910	47.680
31 décembre 1967 .....	38.213	14.324	52.537

## B. — Zone de camionnage.

	<i>Licences</i>	<i>Licences</i>	<i>Licences</i>	<i>Total en</i>
	<i>A</i>	<i>B</i>	<i>C</i>	<i>Licence A</i>
1) <i>Transport</i>				
31 décembre 1964 .....	4.429	19.718	7.706	16.215
31 décembre 1965 .....	6.940	25.732	9.835	22.265
31 décembre 1966 .....	9.319	29.448	11.268	26.860
31 décembre 1967 .....	11.796	30.546	11.059	29.834
2) <i>Location</i>				
31 décembre 1964 .....	422	1.719	1.089	1.559
31 décembre 1965 .....	609	2.202	1.159	2.000
31 décembre 1966 .....	754	2.293	1.250	2.204
31 décembre 1967 .....	1.335	3.562	1.584	3.512

## C. — Location exclusive.

31 décembre 1964 .....	2.078	1.656	298	2.980 (1)
31 décembre 1965 .....	3.323	3.056	581	4.997
31 décembre 1966 .....	5.076	4.211	1.082	7.434
31 décembre 1967 .....	6.945	5.889	1.619	10.294

(1) Charge utile évaluée à 56.500 tonnes.

## ANNEXE II

TABLEAU II

## SECTEUR CONTINGENTE

## A. — Zone courte.

	A	B	C	Total en Licences A
31 décembre 1964 .....	3.146	15.762	8.008	13.029 (1)
31 décembre 1965 .....	3.261	15.958	8.248	13.302
31 décembre 1966 .....	3.199	15.261	7.138	12.614 (2)
31 décembre 1967 .....	3.520	15.157	7.163	12.889

(1) Au 31 décembre 1964, la charge utile correspondante était évaluée à 220.000 T.

(2) Le pourcentage des licences non affectées est de l'ordre de 5 %.

## B. — Location « toutes zones ».

31 décembre 1957 .....				2.720
31 décembre 1964 .....	3.312	2.994	950	5.046 (1)
31 décembre 1965 .....	3.431	2.942	906	5.129
31 décembre 1966 .....	3.539	2.598	841	5.048
31 décembre 1967 .....	3.617	2.609	833	5.129 (2)

(1) Au 31 décembre 1964, la charge utile correspondante était évaluée à 92.500 T et au 31 décembre 1957 à 49.800 T (à partir duquel a été estimé le nombre de licences A équivalentes).

(2) Le pourcentage des licences non affectées est de l'ordre de 2,5 %.

## C. — Zone longue.

31 décembre 1958 .....				7.300
31 décembre 1964 .....	5.917	9.738	1.807	11.238 (1)
31 décembre 1965 .....	6.261	10.262	1.912	11.870
31 décembre 1966 .....	6.032	10.955	2.105	12.035 (2)
31 décembre 1967 .....	6.586	11.473	2.485	12.943

(1) Au 31 décembre 1964, la charge utile correspondante était évaluée à 206.000 T.

(2) Le pourcentage des licences non affectées est de l'ordre de 4 %.

## ANNEXE III

TABLEAU III

**EVOLUTION DE LA CAPACITE DISPONIBLE  
POUR LES TRANSPORTS PUBLICS DE ZONE LONGUE**

31 décembre 1958 .....	140 000 tonnes
» 1959 .....	140 000 »
» 1960 .....	150 000 »
» 1961 .....	170 000 »
» 1962 .....	180 000 »
» 1963 .....	195 000 »
» 1964 .....	206 000 »
» 1965 .....	218 000 »
» 1966 .....	230 000 »

## ANNEXE IV

**S. N. C. F.**

**EVOLUTION DU PRODUIT MOYEN DE LA TONNE/KILOMETRE DEPUIS 1958**  
*(ensemble wagons + colis détail)*  
**ET DES TARIFS MARCHANDISES**

	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967
Produit moyen en centimes courants .....	6,76	7,45	7,31	7,62	7,67	8,20	8,08	8,09	8,64	8,80
Produit moyen en centimes 1959 .....	7,19	7,45	7,10	7,16	6,90	6,99	6,63	6,47	6,74	6,66
Indice base 100 en 1938 des tarifs marchandises.	1 930	2 160	2 150	2 260	2 295	2 335	2 350	2 425	2 580	2 680
Indice base 100 en 1938 des prix de gros .....	3 083	3 230	3 314	3 382	3 474	3 602	3 659	3 714	3 797	3 766

## ANNEXE V

## S. N. C. F.

EVOLUTION DU PRODUIT MOYEN DE LA TONNE/KILOMETRE DEPUIS 1958  
(*wagons seulement*)

	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967
Produit moyen en centimes courants .....	5,46	6,05	5,96	6,21	6,23	6,62	6,53	6,46	6,89	7,00
Produit moyen en centimes constants 1959.....	5,81	6,05	5,79	5,84	5,61	5,64	5,36	5,17	5,37	5,30

4

# documentation statistique

concernant l'activité  
et la productivité

du

chemin

de fer



## TABLEAUX

TABLEAU A  
**EVOLUTION DU TRAFIC TOTAL DE MARCHANDISES  
 PAR MOYEN DE TRANSPORT**  
*(en milliards de tonnes/kilomètres)*

	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967
Navigation intérieure (1)...	8,27	8,76	8,48	8,56	9,45	9,98	9,93	10,00	11,36	11,40	11,38	11,70
%	10,47	10,37	9,95	9,59	9,65	10,01	9,44	8,40	8,38	7,84	7,43	7,53
S.N.C.F. (2).....	50,21	53,60	52,88	53,34	56,91	58,80	61,17	64,40	66,69	66,00	65,47	64,30
Nouvelle tarification en 1963.								(63,01)	(65,25)	(64,57)	(64,06)	(62,90)
%	63,57	63,47	62,05	59,78	58,13	58,98	58,14	(3) 54,07	(3) 49,18	(3) 45,36	(3) 42,75	(3) 41,33
Route.....	19,80	21,40	23,00	26,40	30,60	29,80	32,90	37,10	41,70	46,90	52,50	56,70
Toutes distances..... %	25,07	25,34	26,99	29,59	31,26	29,89	31,27	31,15	30,75	32,23	34,28	36,43
Dont :												
route — de 50 km.....	5,80	6,20	6,60	6,60	7,20	7,40	8,50	9,60	10,60	11,30	11,60	12,30 (P)
route + de 50 km.....	14,00	15,20	16,40	19,80	23,40	22,40	24,40	27,50	31,10	35,60	40,90	44,40 (P)
Pipes (4).....	0,71	0,69	0,86	0,93	0,94	1,12	1,21	7,60	15,86	21,20	23,79	22,90
%	0,89	0,82	1,01	1,04	0,96	1,12	1,15	6,38	11,69	14,57	14,54	14,71
<b>TOTAL.....</b>	<b>78,99</b>	<b>84,45</b>	<b>85,22</b>	<b>89,23</b>	<b>97,90</b>	<b>99,70</b>	<b>105,21</b>	<b>119,11</b>	<b>135,61</b>	<b>145,50</b>	<b>153,14</b>	<b>155,60</b>

(1) Sont compris tous les transports publics et privés, à l'intérieur des frontières, à l'exclusion du transit rhénan.

(2) A l'exclusion du trafic de service.

(3) Tonnes/kilomètres : nouvelle tarification (avec distances pondérées).

(4) Ensemble des pipes bruts et raffinés publics et privés, y compris le transit vers l'Allemagne, la Suisse et la Sarre par le pipe sud-européen.

(P) Provisoires.

Sources : Navigation intérieure : O.N.N.

S.N.C.F. : S.N.C.F.

Route : Annuaire Statistique des Transports.

Pipes : Direction des Carburants.



TABLEAU B

## ELEMENTS D'INFORMATION CONCERNANT L'EVOLUTION DE LA S.N.C.F. DEPUIS 1958

	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967
<b>I. TRAFIC</b>										
Voyageurs (en milliards de voyageurs/kilomètres) . . . .	32,31	31,97	32,04	33,60	35,75	36,76	37,81	38,28	38,40	38,37
Marchandises (en milliards de tonnes/kilomètres) . . . .	51,02	52,30	55,75	57,66	59,83	63,00	65,26	64,56	64,06	62,91
<b>II. RECETTES ET DÉPENSES D'EXPLOITATION</b> (en millions de francs)										
Recettes (y compris les remboursements de tarifs réduits et les contributions conventionnelles de l'État)	7 034,92	7 760,99	8 191,44	8 782,83	9 355,72	10 296,21	10 764,22	10 908,63	11 686,24	12 131,77
Dépenses . . . . .	7 545,97	7 962,57	8 343,38	8 980,95	9 877,43	11 240,43	12 139,80	12 882,20	13 566,97	14 026,29
Insuffisance d'exploitation (subvention d'équilibre + indemnités compensatrices pour refus de majoration de tarifs) . . . . .	511,05	201,58	151,94	198,12	521,71	944,22	1 375,58	1 973,57	1 880,73	1 894,52
<b>III. CHARGE POUR LES FINANCES PUBLIQUES</b> (en millions de francs)										
Remboursements de tarifs réduits et contributions conventionnelles . . . . .	1 410,58	1 504,91	1 599,61	1 679,37	1 783,85	1 926,21	2 016,92	2 174,69	2 412,79	2 656,27
Insuffisance d'exploitation (subvention d'équilibre + indemnités compensatrices)	511,05	201,58	151,94	198,12	521,71	944,22	1 375,58	1 973,57	1 880,78	1 894,52
TOTAL de la charge pour les finances publiques . . . . .	1 921,63	1 706,49	1 751,55	1 077,49	2 305,56	2 870,43	3 392,50	4 148,26	4 393,52	4 550,79

## TABLEAU C

Exercice 1967

## CHARGES ET RECETTES DE LA S.N.C.F. PAR CATEGORIES DE TRAFIC

Source : S.N.C.F.

	Banlieue Région des Transports Parisiens	TRAFIC VOYAGEURS			TRAFIC MARCHANDISES				En- semble du trafic voya- geurs et marchan- dises	Divers	Ensemble du compte d'exploit- ation
		Autres lignes			Expéditions		Charges com- plètes	En- semble			
		Rapides et express	Omnibus (2)	En- semble	RE	RA					
Recettes (en M de francs) (y compris versements de l'État : art. 20 bis, 18, 18 ter et art. 7 pour la banlieue).....	561 (1)	2 731	673	3 404	240	914	4 597	5 751	9 155	928	10 644
Charges (en M de francs) (contributions de l'État : art. 19, 19 bis, 19 quater déduites) (3) :											
— charges marginales..		1 764	962	2 726	309	956	3 365	4 630	7 356		
— charges totales.....	573			3 932				6 740	10 672	901	12 146

(1) Une somme de 12 M reste à verser.

(2) Y compris le trafic de banlieue en dehors de la zone « Région des Transports Parisiens ».

(3) 1 880 M de francs.

TABLEAU D

EVOLUTION DE L'INDICATEUR CHIFFRE D'AFFAIRES  
TONNES/KILOMETRES  
POUR LES TRANSPORTS PUBLICS DE MARCHANDISES  
(1962-1967)

Unité : francs 1962 par tonne/kilomètre

	1962	1963	1964	1965	1966	1967
<i>Route :</i>						
— valeur .....	0,312	0,279	0,278	0,267	0,254	0,250
— indice.....	100	89,4	89,1	85,6	81,4	80,1
<i>Chemin de fer :</i>						
— valeur .....	0,094	0,098	0,098	0,101	0,102	0,101
— indice.....	100	104,3	104,5	106,6	108,8	108
<i>Navigation :</i>						
— valeur .....	0,032	0,031	0,029	0,029	0,030	0,030
— indice.....	100	97	91	91	94	94
<i>Pipe :</i>						
— valeur .....	0,0242	0,0202	0,0197	0,0184	0,0162	0,0148
— indice.....	100	83,5	81,5	76	67	61

ANNEXE DU TABLEAU D  
TRANSPORTS DE MARCHANDISES  
Présentation des tableaux et des graphiques  
concernant l'évolution de l'indicateur  $\frac{\text{chiffre d'affaires}}{\text{tonnes/kilomètres}}$   
pour les principaux modes de transport de 1962 à 1967

Pour les transports routiers et fluviaux, l'indicateur retenu est le rapport du chiffre d'affaires (en francs constants valeur 1962) aux tonnes/kilomètres transportées. Le chiffre d'affaires a été remplacé, pour la S.N.C.F., par les dépenses totales pour le transport de marchandises (comptabilisées suivant les clefs utilisées habituellement par la S.N.C.F.),

pour T.R.A.P.I.L. par les dépenses d'exploitation, amortissements et bénéfices exclus. L'évolution respective de ces différents indicateurs est significative, le résultat brut des transports routiers et fluviaux étant resté, en pourcentage du chiffre d'affaires, sensiblement constant pendant la période étudiée.

On constate, pendant la période considérée, les évolutions suivantes :

Mode de transport	Évolution de l'indicateur entre 1962 et 1967	Évolution annuelle moyenne
Route.....	— 20 %	— 3,5 %
Chemin de fer ...	+ 8 %	+ 1,5 %
Voie d'eau.....	— 6 %	— 1 %
T.R.A.P.I.L. ....	— 64 %	— 10,5 %

L'indicateur  $\frac{\text{chiffre d'affaires}}{\text{tonnes/kilomètres}}$  donne une représentation aussi approchée que possible des prix de revient à l'unité transportée des différents modes de transports, évalués en valeur moyenne, toutes prestations confondues. Il reflète l'évolution globale de prestations de natures très différentes (détail et train complet pour la S.N.C.F., courte et longue distance pour la route, ...). Il donne cependant une idée de l'évolution de la compétitivité relative de secteurs dans lesquels les entreprises (à commencer par la S.N.C.F.) ont souvent une activité très diversifiée dans le transport de marchandises. Les variations ont des causes multiples qui doivent être analysées avec soin.

Sources : I.N.S.E.E. - S.N.C.F. - T.R.A.P.I.L.

ANNEXE DU TABLEAU D  
ELEMENTS DE BASE DU TABLEAU  
(Transports de marchandises)  
Unité francs courants

	1962	1963	1964	1965	1966	1967
Évolution des prix.....	100	104,9	108,7	111,5	114,3	117,3
<i>Transports publics routiers :</i>						
— Production (millions de francs).....	5 230	6 040	6 970	7 740	8 450	9 040
— Trafic (millions de tonnes/kilomètres).....	16 800	20 060	23 100	26 000	29 100	30 800
<i>Chemin de fer :</i>						
— Dépenses (millions de francs) .....	5 600	6 450	6 940	7 240	7 460	7 460
— Trafic (millions de tonnes/kilomètres).....	59 830	63 000	65 260	64 560	64 060	62 910
<i>Navigation intérieure :</i>						
— Production (millions de francs).....	301	310	345	351	374	393
— Trafic (millions de tonnes/kilomètres).....	9 370	9 470	10 780	10 740	10 840	11 010

TABLEAU E

COMPARAISON DU NOMBRE DE VOYAGEURS/KILOMETRES  
TRANSPORTES PAR CHEMIN DE FER ET PAR VEHICULES ROUTIERS  
DANS QUELQUES PAYS EUROPEENS

(en millions de voyageurs/kilomètres)

	Par chemin de fer			Par véhicules routiers (1)		
	1961	1965	1966	1961	1965	1966
BELGIQUE.....	8 043	8 008	7 783	18 500 (2)	24 930 (2)	—
FRANCE .....	33 100	38 280	38 400	—	—	—
ITALIE .....	28 240	26 502	27 505	89 280	136 685	160 687
PAYS-BAS.....	7 991	7 715	7 603	—	64 800	—
GRANDE-BRETAGNE .....	33 090	30 116	29 697	193 000	—	313 200
ALLEMAGNE FÉDÉRALE...	38 307	38 653	36 101	—	—	—
TOTAL des six pays.....	148 771	149 274	147 089	—	—	—
TOTAL sans la France.....	115 671	110 994	108 689	—	—	—

(1) Estimations.

(2) Voitures particulières seulement.

Source: Tableaux 4 et 5 du Bulletin statistique de l'O.N.U.

TABLEAU F

**IMPORTANCE RELATIVE  
DES PRINCIPAUX MODES DE TRANSPORT INTERIEUR  
DE MARCHANDISES  
DANS DIVERS PAYS EUROPEENS**

(en pourcentage calculé sur le nombre de millions de tonnes/kilomètres)

		Chemin de fer	Voie navigable	Route (pour compte propre et pour compte d'autrui)	Oléoduc
BELGIQUE	1961 .....	32	26	42	—
	1965 .....	—	—	—	—
	1966 .....	—	—	—	—
FRANCE	1961 .....	58	11	29	2
	1965 .....	45	9	32	14
	1966 .....	42	8	34	16
ITALIE	1961 .....	28	—	71	1
	1965 .....	26	—	71	3
	1966 .....	25	—	70	5
PAYS-BAS	1961 .....	—	—	—	—
	1965 .....	10	63	23	4
	1966 .....	8	64	23	5
GRANDE-BRETAGNE	1961 .....	37	—	63	—
	1965 .....	27	—	72	1
	1966 .....	26	—	72	2
ALLEMAGNE FÉDÉRALE	1961 .....	41	28	28	3
	1965 .....	35	26	34	5
	1966 .....	—	—	—	—

Source : Tableau 8 du bulletin statistique de l'O.N.U.

TABLEAU G

EVOLUTION DE LA PRODUCTIVITE DU TRAVAIL A LA S.N.C.F.

Source: S.N.C.F. - Statistiques et Direction du Personnel.

	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967
Effectif de la S.N.C.F. (1).....	363 773	363 626	359 816	354 158	349 443	345 423	353 518	358 114	359 691	350 965	339 288
Durée annuelle du travail (en heures).	2 232	2 224	2 232	2 256	2 232	2 216	2 147	2 139	2 124	2 131	2 116
Heures = effectif × durée annuelle du travail .....	811 941	808 704	803 109	798 980	779 957	765 457	759 003	766 006	763 984	747 906	717 933
Tonnes/kilomètres (en milliards) (corrigées à partir de 1963) .....	53,60	52,88	53,34	56,91	58,80	61,17	64,40 (2)	66,69	66,00	65,47	64,32
Voyageurs/kilomètres (en milliards)...	32,64	32,29	31,99	32,03	33,60	35,75	36,76	37,81	38,28	38,40	38,37
Unités/kilomètres = tonnes/kilomètres + voyageurs/kilomètres .....	86,24	85,17	85,33	88,94	92,40	96,92	101,16	104,50	104,28	103,87	102,69
Productivité $\frac{\text{unités/kilomètres}}{\text{heures}}$ .....	106,17	105,32	106,25	111,32	118,47	126,62	133,28	136,42	136,50	138,88	143,04

(1) Effectif des agents « en activité » (au 31 mars de chaque année), cadres permanents, auxiliaires et apprentis.

(2) A partir de 1963, les tonnes/kilomètres ont été corrigées pour tenir compte de la nouvelle tarification, d'où une majoration de 2,2 % pour rendre homogène la série 1957-1967.

Progression moyenne annuelle 1957-1967 ..... + 3 %

