

ETUDE STRATEGIQUE MARCHANDISES

Trois politiques possibles
et leurs conséquences

Service d'Analyse Economique
et du Plan

DOCUMENTATION

Ref.

CDAT
7034 A

NOVEMBRE 1973

CETTE ETUDE A ETE REALISEE A LA DIVISION DE LA PROSPECTIVE ET DES
ETUDES ECONOMIQUES DE LA DIRECTION DES TRANSPORTS TERRESTRES PAR MADemoisELLE
DESMAREST, AVEC LA COLLABORATION DE M. CHAUVETIERE ET DE MADemoisELLE FIALEIX.

I N T R O D U C T I O N

La deuxième phase de l'Etude Stratégique Marchandises a pour objet d'analyser le champ des politiques possibles dans ce secteur.

C'est pourquoi 3 scénarios de politiques ont été élaborés, assez fortement contrastés :

- Scénario A : Politique basée sur les règles de l'Economie de Marché
- Scénario B : Maintien de la politique actuelle d'encadrement de la concurrence
- Scénario C : Politique comportant une intervention plus importante de l'Etat.

Ces scénarios seront présentés dans cette note de manière à en faciliter la comparaison point à point :

- 1) Dans une première partie assez brève, on trouvera les hypothèses générales afférentes à chaque scénario et une présentation de la méthodologie.
- 2) Dans une deuxième partie seront développées successivement les mesures caractéristiques à prendre, notamment par les Pouvoirs Publics, dans chaque scénario. L'évolution de la répartition modale sera étudiée pour les 3 cas; les résultats principaux seront seuls indiqués dans le texte, les méthodes utilisées et l'ensemble des résultats fourniront le sujet de l'annexe II, (scénarios A et B) et celui de l'annexe III (scénario C).
- 3) Une troisième partie sera consacrée aux prévisions des trafics en tonnes-kilomètres et en tonnes pour chaque scénario. Une annexe IV comprendra des résultats plus détaillés.
- 4) L'analyse des conséquences politiques, sociales, économiques des scénarios sera conduite dans la 4^e partie, des aménagements pourront être suggérés dans chaque cas afin d'éviter ou de réduire les tensions que pourrait comporter la réalisation de chaque politique.
- 5) Un bilan comparatif des 3 scénarios sera tenté en "conclusions", d'abord sur un plan théorique, ensuite sur un plan pratique, et, pour terminer, d'une manière plus synthétique.

Afin de faciliter la lecture, un tableau récapitulatif des mesures et actions caractéristiques de chaque scénario est placé ci-après.

Service d'Analyse Economique
et du Plan
DOCUMENTATION
Réf. n° ...

TABLEAU COMPARATIF DES TROIS SCENARIOS
DE POLITIQUE DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES

	S C E N A R I O A	S C E N A R I O B	S C E N A R I O C
	Période d'adaptation : Période normale		Période d'adaptation : Période normale
<u>CHARACTERISTIQUES DES POLITIQUES DE TRANSPORT</u>			
- ingérence générale de l'Etat	Les Pouvoirs Publics arbitrent les principales orientations de la politique des transports de marchandises : une concertation s'établit entre eux et les organisations professionnelles ou la SNCF.	l'Etat et ses partenaires économiques du secteur s'engagent dans des relations contractuelles formelles dans le cadre des contrats de programme.	L'Etat intervient fortement comme impulsEUR de la politique (en particulier prévision de l'affectation modale; des "directives" d'affectation sont établies sous contraintes d'ordre social et technique; et, d'ordre économique et écologique; externes au secteur).
- ingérence de l'Etat dans la gestion du secteur	La tendance du désengagement de l'Etat se confirme de la période d'adaptation à la période normale (ex. : suppression de tout contingentement routier).	l'Etat intervient dans la gestion du secteur (ex. tarification et contingentement de zone longue sont adaptés).	L'Etat intervient dans la gestion du secteur décentralisée au niveau régional dans des chambres régionales de fret qui sont des établissements publics.
- contrôle de l'Etat	L'intensité des contrôles spécifiques liés aux problèmes sociaux, de sécurité de position dominantes est forte. Ces contrôles sont effectués par des agents de l'Etat assermentés.	l'intensité des contrôles de l'Etat est peut être un peu moins forte que dans le scénario A mais ils s'étendent aux mêmes domaines qu'en A. Ils sont effectués comme en A par des agents de l'Etat assermentés	L'intensité des contrôles est aussi forte qu'en A; ils s'étendent à tous les domaines du secteur avec en plus de B le contrôle du respect des directives d'affectation modale. Ces contrôles sont effectués par des agents de l'Etat assermentés. * et en plus du contingentement et à la tarification

SCENARIO A

SCENARIO B

SCENARIO C

Période d'adaptation

Période normale

Période d'adaptation

Période normale

PRINCIPALES
ORIENTATIONS DES
POLITIQUES DE
TRANSPORT

a) Affectation
modale

- mesures d'ordre fiscal : tarification de l'usage des infrastructures.

Réactualisation des taxes d'usage des infrastructures routières et navigables, calculées au coût marginal social.

Réactisation entre 1973 et 1976 des taxes d'usage des infrastructures routières et navigables calculées au coût marginal social

Maintien temporaire du système actuel de tarification de l'usage des infrastructures au coût marginal social.

Mise en place progressive d'un système de tarification de l'usage des infrastructures à l'équilibre budgétaire avec emprunts. Les délais de mise en place sont plus courts que dans le scénario B.

A partir de 1976, mise en place par étapes d'un système de tarification de l'usage des infrastructures à l'équilibre budgétaire sans emprunts : les délais de mise en place sont plus longs que dans le scénario A.

Sous la contrainte des programmes spécifiques de lutte contre les nuisances, mise en place de nouvelles modalités de financement de la construction et de l'entretien des infrastructures de tous les modes comportant à titre de complément une taxe à verser par les utilisateurs de l'infrastructure de transport. Ce système est très différent des systèmes classiques, pris en A et en B.

Aménagement nécessaire de la structure des taxes d'usage de la voie d'eau.

Aménagement nécessaire de la structure des taxes d'usage de la voie d'eau.

	S C E N A R I O A		S C E N A R I O B	S C E N A R I O C	
	Période d'adaptation	Période normale		Période d'adaptation	Période normale
tarification de l'usage des infrastructures (suite)		Déductibilité de la TVA sur les carburants.	Il n'y a pas déductibilité de la TVA sur les carburants.		
Tarifification des opérations de transport.	Assouplissement de la TRO avec un élargissement des fourchettes vers le bas. Hausse du tarif moyen entraînée par l'évolution des frais de personnel.	Suppression de toute tarification des opérations de transport par route et progressivement par la voie d'eau.	Assouplissement progressif de la TRO dont la marge est d'abord du ressort des GPR, puis laissée aux entreprises.	Maintien pendant un an des modalités actuelles de tarification des opérations de transport puis mise en place d'un nouveau système de tarifs applicable à tous les modes de transport à fourchette, avec publication locale obligatoire du prix effectif, établie selon 4 catégories (opérations isolées, contrat au tonnage, contrat à temps (location), transports combinés). Les fourchettes de prix sont établies par le niveau central.	Adaptation du système précédent : les tarifs sont établis au niveau des chambres régionales de fret et coordonnés au niveau national.
	Aménagement de la tarification des opérations de transport par voie d'eau et développement des contrats de transport.		Les tarifs de la voie d'eau font l'objet de négociations annuelles sur la base des dispositions du contrat de programme en cours.		
	La SNCF est libre de fixer ses tarifs comme elle l'entend dans les limites de l'augmentation moyenne de l'indice des prix de la PIB	Maintien de la procédure précédente pour la SNCF.	La SNCF est autorisée dans la limite de durée du contrat de programme à fixer librement ses tarifs comme elle l'entend sur les mêmes bases que dans le scénario A.		
Technique d'affectation	L'Etat peut interdire le transport de certains produits par certains modes par voie réglementaire.	Maintien de la procédure.	La même procédure peut être employée que dans le scénario A.	Mise au point et diffusion de "directives" provisoires sur l'affectation modale par les pouvoirs publics.	Mise en place et fonctionnement régulier d'un système fondé sur un modèle national d'affectation modale dont les résultats permettent de définir des "principes généraux" d'affectation.

SCENARIO A		SCENARIO B	SCENARIO C		
Période d'adaptation	Période normale		Période d'adaptation	Période normale	
Technique d'affectation (suite)				tation modale, les, quels sont adaptés, par les chambres régionales de fret, et diffusés aux intéressés. Les chambres doivent proposer régulièrement toutes les informations nécessaires à une remise à jour périodique des résultats du modèle.	
Capacité de transport (Parc)	Mise en place d'un système d'attribution de licences de zone longue en nombre non limité, en fonction du critère du respect de la réglementation sociale et de surcharges. Des mesures particulières existent pour les entreprises regroupées ou nouvelles. Les licences sont temporaires incessibles, payantes. Les droits anciens doivent être échangés contre des nouveaux.	Suppression de tout système de contingentement routier.	Dans la limite d'une augmentation annuelle du contingentement de zone longue faite au rythme de celle de la PIB, c'est le même système d'attribution de licences que pendant la période d'adaptation du scénario A. Toutefois les licences passées ne sont pas échangées contre de nouvelles.	Mise en place des premiers éléments d'un système nouveau d'autorisations de transport pour les véhicules de plus de 5,5 T de CU (route ; toutes zones et véhicules privés et publics ; voie d'eau). Ces autorisations sont limitées dans le temps incessibles et distribuées en fonction du respect de 2 critères principaux : l'utilisation précédente du matériel par l'entreprise et le respect de la réglementation sociale.	Adaptation de ce système au fur et à mesure de la mise en fonctionnement des chambres régionales de fret qui doivent évaluer régulièrement capacité et besoins en transports de la région, dont elles sont responsables.
	Plan de déchirage des 38,50 m et aide de l'Etat à la modernisation de la flotte d'automoteurs.	Aucune action sur la capacité de la voie d'eau n'est engagée.	De même que pendant la période d'adaptation du scénario A, plan de déchirage des 38,50 m et aide de l'Etat à la modernisation de la flotte d'automoteurs.		

	SCENARIO A		SCENARIO B	SCENARIO C	
	Période d'adaptation	Période normale		Période d'adaptation	Période normale
Capacité de transport (Parc)	Maintien de l'attestation de capacité du transporteur routier.	Maintien de la disposition.	Même disposition que dans le scénario A.	Même disposition que dans le scénario A.	Même disposition que dans le scénario A.
	La SNCF établit des projets à moyen terme en matériel roulant. L'Etat en a connaissance : il garantit les emprunts nécessaires.	Reconduction de la procédure ci-contre l'objectif de l'Etat étant de limiter autant que possible sa participation directe à ces investissements	Les investissements de matériel ferroviaire roulant, en particulier les techniques combinées, sont négociés dans les contrats de programme.	La SNCF établit un plan glissant d'investissement en matériel roulant après que le niveau régional ait indiqué les besoins. L'Etat donne son accord et participe au financement.	Maintien de ce système dans lequel les chambres régionales de fret collaborent avec les services régionaux de la société.
	L'Etat aide le lancement des techniques de transport combinées tous modes.			Les techniques combinées font l'objet d'un plan de développement spécifique. Aide particulière de l'Etat.	Poursuite et adaptation de ce plan.
b) Institutions et organisations professionnelles	Réforme de l'ONN qui accroît son indépendance par rapport aux pouvoirs publics.	L'ONN est un organisme professionnel : ses ressources viennent de la profession.	L'ONN, organisme d'Etat, est chargé de la promotion commerciale de la voie d'eau et continue de gérer les bourses d'affrètement. Mise en place de chambres de batellerie.	Suppression des BRF et bourses d'affrètement et création des chambres régionales de fret tous modes.	Fonctionnement et adaptation de ces organismes nouveaux.
	Les modalités de fonctionnement des bourses d'affrètement se rapprochent de celles des BRF.	Les bourses d'affrètement, comme les BRF, sont gérées par les professions.		Disparition des CNR, GPR, CNI, GRL, CNCT et création d'un office national de la route.	

	SCENARIO A		SCENARIO B	SCENARIO C	
	Période d'adaptation	Période normale		Période d'adaptation	Période normale
b) Institutions et organisations professionnelles (suite)	Augmentation des charges et compétences des organisations patronales du transport routier public et de la voie d'eau. Les groupements de commissionnaires de transport sont maintenus : représentativité professionnelle syndicale.	Ces organisations renouvelées sont confirmées dans leurs nouvelles tâches (contrôle général du marché, sanctions professionnelles...).		Suppression de l'ONN et création d'un office national de la voie d'eau.	
		Suppression des GPH, CNR et GPL, CNL et du comité national des commissionnaires de transport : les fonctions tarifaires de ces organisations peuvent être reprises par les organisations syndicales professionnelles.			
c) Structures et activités des entreprises de transport et d'auxiliaires de transport	Incitation à l'augmentation de la taille des entreprises de transport par route et voie d'eau (licences, formation, etc...)	Poursuite de ces actions, si besoin est : l'objectif étant de structurer ces secteurs avec de grosses entreprises.	Incitation au regroupement des artisans et petites entreprises de transport routier et fluvial (action de sensibilisation, facilités de licences...).	Programme de regroupement des artisans et entreprises de transport routier, de manière à organiser le secteur avec des entreprises moyennes. Programme d'association des petites flottes en pools.	Poursuite du programme jusqu'à ce que 20 % au plus des entreprises aient moins de 10 employés afin de favoriser la réalisation des objectifs sociaux.
	Mise en place d'un système de reconversion pour les artisans (route et voie d'eau).		Mesures visant le recyclage des bateliers quittant la profession, amélioration de leurs conditions de retraite : cf. scénario A.	Réduction de l'artisanat batelier (- 10 % en 3 ans) en améliorant les conditions d'arrêt de travail et de retraite.	

	S C E N A R I O A		S C E N A R I O B		S C E N A R I O C	
	Période d'adaptation	Période normale			Période d'adaptation	Période normale
Structures et activités des entreprises de transport et d'auxiliaires de transport. (suite)	<p>Réorganisation des fonctions de courtiers de fret fluvial et d'auxiliaires de transport (création des "auxiliaires tous modes", définition juridique et économique appropriée des fonctions).</p> <p>Incitation à la diversification des activités de la SNCF : l'Etat impose à ces nouvelles activités le même régime que celui du secteur où elles se créent - cf scénario B -.</p>	<p>Stabilisation de la situation.</p> <p>Poursuite de la diversification.</p>	<p>Amélioration de la clarté juridique et économique des fonctions des auxiliaires de transport de la route et de la voie d'eau.</p> <p>Incitation à la diversification des activités de la SNCF négociées avec l'Etat dans le cadre des contrats de programme. l'Etat impose à ces nouvelles activités comme en A le même régime que celui du secteur où elles se créent.</p>	<p>Réunion des "groupeurs" en déléguations régionales de groupage.</p> <p>Reconversion des affréteurs routiers et courtiers de fret.</p> <p>Passage progressif aux chambres régionales de fret de certaines tâches de gestion tarifaire et de titre de transport par fer.</p>	<p>Stabilisation de ces professions.</p>	
d) Conditions de travail et de rémunération des salariés des entreprises Les artisans de la voie d'eau La formation professionnelle	<p>Réglementation ambitieuse générale des temps de travail, de conduite, de repos des chauffeurs routiers. Recommandations des pouvoirs publics pour la structure des rémunérations des chauffeurs.</p>	<p>Contrôle strict des pouvoirs publics sur la politique sociale mise en oeuvre dans les entreprises de transport des 3 modes : l'Etat intervient de moins en moins dans la définition des dispositions de ces politiques.</p>	<p>Réglementation visant la réduction progressive de la durée hebdomadaire de travail des chauffeurs, augmentation de la part des salaires dans leurs rémunérations totales, l'adaptation du régime d'indaptitude.</p>	<p>Les pouvoirs publics édictent des <u>contraintes strictes</u> à respecter concernant</p> <ul style="list-style-type: none"> - les horaires de travail des salariés (quelque soit le mode) + les niveaux et structures de rémunération (quelque soit le mode) - les niveaux de qualification des chauffeurs routiers et des salariés et artisans de la voie d'eau - les conditions de travail à la SNCF - l'adaptation globale et sectorielle des effectifs de la SNCF à l'évolution de l'entreprise. 		

SCENARIO A		SCENARIO B	SCENARIO C		
Période d'adaptation	Période normale		Période d'adaptation	Période normale	
Réduction des effectifs de la SNCF, recyclage des agents appelés à d'autres fonctions. Amélioration des conditions de travail et de rémunération des agents de la SNCF.		Réduction des effectifs de la SNCF. Recyclage des agents appelés à d'autres fonctions, cf scénario A. Mesures en faveur de la scolarité des enfants de bateliers, de l'habitat à terre, etc.			
Instauration d'un CAP de "navigant" pour les salariés et artisans de la voie d'eau.		Instauration d'un CAP de "navigant" pour les salariés et artisans de la voie d'eau.			
Création d'une fondation des transports (formation à la gestion)	Poursuite de la formation technique (0,8 %) et à gestion.	Création d'une fondation des transports (formation à la gestion) cf scénario A.	Actions coordonnées de formation des salariés (non cadres, cadres) et dirigeants.	Poursuite de ces actions.	
e) Infrastructures Equipement	Plan d'encadrement à long terme de la SNCF portant sur la réduction du réseau, l'adaptation des équipements, leur exploitation pour les techniques combinées en particulier.	Révision périodique de ce plan.	La simplification du réseau "fer" et ses conséquences sont organisées dans les contrats de programme. Mise en place des équipements permettant un large développement du conteneur et autres techniques combinées.	Mise en place d'un système d'étude destiné à l'étude des réseaux de transport sous la contrainte de l'aménagement du territoire et de l'équilibre des régions.	Mise en place, adaptations dans le temps des dispositions prises.

	SCENARIO A		SCENARIO B	SCENARIO C	
	Période d'adaptation	Période normale		Période d'adaptation	Période normale
e) Infrastructures - Equipement (suite)	Le choix des infrastructures routières n'est pas effectué en fonction du critère de la circulation des marchandises (cf scénario B).	Les équipements (gare routière, centre de transport, etc...) se créent à l'initiative des industriels. Une coordination peut intervenir.	Les contrats de programme avec la "route" peuvent, si besoin est, rationaliser la construction de gares routières, etc... Le choix des infrastructures routières n'est pas effectué en fonction du critère de la circulation des marchandises (cf scénario A)	Préparation d'un système de financement de la construction et de l'entretien de <u>tous</u> ces réseaux. Choix des réseaux et de leur financement.	
	Fermeture d'une partie du réseau de voie d'eau à petit gabarit (cf scénario B).	Dans la pression européenne, certaines liaisons à grand gabarit sont construites (Seine Nord) et pour suite de la fermeture de la partie non rentable du réseau à petit gabarit (cf scénario B).	Fermeture progressive de la plus grande partie du réseau à petit gabarit. Mise en place de relations à grand gabarit (Seine-Nord, Rhône) cf scénario A.		
				Equipement téléinformatique des chambres régionales de fret, entretien et modernisation.	
f) Nuisances - sécurité	Des programmes antinuisances (surtout pour les véhicules automobiles) sont financés à partir d'une taxe prélevée sur les "pollueurs". Le produit de cette taxe sert à protéger les populations (écran antibruit...) et à financer des études visant la recherche de moyens de supprimer la raison de la pollution (moteur, énergie). La taxe diminue au fur et à mesure que le matériel est amélioré.		Un système similaire à celui du scénario A est organisé.	Des programmes spécifiques de lutte contre les nuisances et pour le développement de la sécurité sont établis : ils sont des contraintes strictes pour le secteur des transports.	Si ces programmes sont suffisamment efficaces, des taxes de pénalisation seront levées à la source des nuisances ou de l'insécurité

	S C E N A R I O A		S C E N A R I O B	S C E N A R I O C	
	Période d'adaptation	Période normale		Période d'adaptation	Période normale
g) Système d'information	<p>Amélioration du système actuel de sondage et d'enquête de structure pour le transport routier en particulier.</p> <p>Extension du recueil de données vers les investissements des entreprises, leurs résultats financiers, etc...</p> <p>Mise au point du recueil pour le transport privé, la qualité de service, etc...</p>	<p>Création d'un office statistique des transports en liaison avec la CEE.</p>	<p>Création d'un office statistique des transports en liaison avec la CEE.</p>	<p>Amélioration de l'appareil statistique avec recensement général des entreprises effectuant des transports, enquête sur les conditions de travail des salariés, sur les coûts des entreprises, etc...</p>	<p>Mise en place et gestion du système complet de recueil de données à partir des chambres régionales de fret</p>
h) Contrôle des spécificités de l'Etat.		<p>Contrôle des conditions de travail des personnels routant ou navigant, des surcharges de véhicules routiers, de la sécurité des abus de position dominante.</p>	<p>Contrôle des conditions de travail, des surcharges de véhicules routiers, de la sécurité, des abus de position dominante.</p> <p>Contrôle général sur la capacité de transport et le respect de la tarification des opérations.</p>	<p>Répression des fraudes par un système d'appel proche de la procédure de recours pour excès de pouvoir.</p>	<p>Contrôle général des opérations de transport, des comptabilités d'entreprise, des conditions de travail des personnels des entreprises, de la sécurité.</p>
i) rôle du transport pour compte propre	<p>Le transport pour compte propre pourrait se développer en particulier sur la route et la voie d'eau si la concurrence joue au détriment de la qualité de service du transport public.</p>		<p>Le transport pour compte propre reste important et permet d'adapter la capacité totale aux besoins effectifs.</p>	<p>Il doit diminuer tout au long de la période tandis que l'efficacité du système général s'accroît.</p>	

Première partie

PRESENTATION GENERALE

Première partie

PRESENTATION GENERALE

I - LES TROIS SCENARIOS : LEURS HYPOTHESES GENERALES, LEURS PHASES DE REALISATION .

I.1 - Le scénario A

a) Ses hypothèses générales.

1) Aménagement du territoire.

En 1985, la population française s'élèvera à 60 M d'habitants dont les 2/3 seront concentrés dans les zones de polarisation industrielle et urbaine, à savoir, le Nord et la Région Parisienne avec son prolongement en Basse Seine, ainsi que le Sud-est soit 1/3 environ du territoire.

Sur la fin de la période, certaines zones auront bénéficié d'un mouvement de "dépoliarisation" ainsi l'Est (Lorraine, Alsace), Nantes Saint-Nazaire, Pau-Bayonne, vallée de la Loire : 15 M d'habitants environ y seront localisés.

Les principaux flux de transport existeront entre ces zones ou dans ces zones sur des axes "lourds", les transports nécessaires en dehors de ces zones seront de types "diffus".

2) Le transport international se développera à un rythme élevé (+ 10% tous modes confondus en tonnage) en Europe.

Non seulement on assistera à l'implantation en France d'entreprises d'autres pays européens, à la création de firmes multinationales par fusion, absorption ou prises de participation croisées, mais encore des accords commerciaux entre entreprises conduiront à la création de parcs européens de camions, wagons, barges.

La politique des pouvoirs publics français aura comme objectif d'aider les entreprises françaises à s'implanter à l'étranger et d'éviter la prise en charge des transports internationaux et même intérieurs par des entreprises étrangères au détriment des entreprises françaises.

b) Les deux phases du scénario A.

Le "régime de croisière" de la politique A sera précédé d'une phase d'adaptation de trois ans qui permettra la mise en place des conditions nécessaires de la politique. Cette phase de trois ans constitue une option d'étude : elle est choisie assez courte et comporte des mesures volontaristes, proches de ce qui pourra être dans le jeu normal du scénario. Cette option a été prise afin que l'étude de ce scénario se porte sur des situations contrastées par rapport à l'état actuel permettant d'identifier nettement les risques de blocage et les tensions du système choisi et de définir les moyens d'adaptation et les procédés de corrections à apporter au cours de la période du scénario.

I.2 Le scénario B.

-a) Ses hypothèses générales.

-1) En matière d'aménagement du territoire, il semble possible de reprendre les hypothèses faites au 1er scénario, à savoir :

1985 : 60 M habitants dont :

- 40 M sur 1/3 du territoire (région Parisienne et la Basse Seine, le Nord, le Sud-Est)
- 15 M dans quelques tâches d'activité dans l'Est, l'Ouest, le Sud-Ouest, le Centre
- 5 M dans le reste du territoire qui aura peu à peu acquis un statut de "sous-développé".

-2) En matière internationale, l'objectif de la politique de l'Etat reste la maîtrise des échanges par les différents transporteurs français. L'hypothèse est celle d'une implantation en France de firmes étrangères s'associant de diverses manières aux firmes françaises, alors que la réglementation des transports internationaux par des firmes étrangères sera contraignante afin de les maintenir dans des limites strictes.

b) Pour ce scénario, on ne distingue pas deux phases, puisqu'il est considéré comme le prolongement direct de la tendance actuelle de la politique des transports de marchandises.

I.3. - Le scénario C.

a) Il est lié aux hypothèses générales suivantes :

-1) en matière d'aménagement du territoire.

La mise en oeuvre dès 1980 d'une politique volontariste de dépoliarisation, conduira en 1985 à une répartition de la population et des activités qui peut être schématisée ainsi :

30 à 35 M d'habitants dans les zones polarisées (région Parisienne et Basse Seine, Nord et le Sud-Est)

environ 20 M d'habitants dans les poches d'activité de l'Est, du Centre, de l'Ouest et du Sud-Ouest.

10 à 5 M dans le reste du territoire.

-2) Pour les problèmes internationaux.

Les pouvoirs publics mèneront une politique caractérisée par :

- un contrôle plus étendu, orientant vers des participations croisées, les développements des firmes multinationales,
- une planification des opérations de transport international de marchandises, fondée sur un développement de la coopération européenne.
- une prédominance accordée au chemin de fer pour les transports internationaux à longue distance.

.../...

- b) Dans ce scénario, on distingue également deux phases de réalisation ; l'une d'adaptation dure 3 années et permet la mise en place des principaux éléments qui conditionnent l'efficacité de cette politique, l'autre correspond à l'allure de croisière du scénario.

II - Méthodologie

Trois étapes ont été marquées dans l'élaboration des scénarios :

- 1) la définition des mesures à prendre dans chaque scénario, en particulier par les pouvoirs publics, et cela en respectant 2 phases de réalisation (adaptation et jeu normal du scénario) pour les scénarios A (économie de marché) et C (intervention plus marquée de la part des pouvoirs publics). Pour chaque scénario, on a alors cherché à déterminer l'évolution de l'affectation modale (cf. 2ème partie et annexes II et III).

- pour les scénarios A et B, le principe retenu est simple : les mesures envisagées se répercutent sur les prix de revient (le calcul en a été fait) ; les variations des prix de revient dans le temps déterminent l'évolution de l'affectation modale (un modèle simple a été construit pour en mesurer les effets)

- pour le scénario C, la répartition modale proposée dans le futur repose surtout sur des hypothèses et des raisonnements dont on a essayé de conserver la logique.

- Ces recherches de l'évolution du choix modal ont été faites à partir de la classification des actes de transfert des marchandises en dix groupes opérée par l'I.R.T. sur le trafic de l'année 1970. Ces calculs d'affectation ont été faits pour 1973, 1976, 1980 et 1985, pour les scénarios A et B dans deux cas appelés bonne ou mauvaise adaptation du scénario, dans un seul cas pour le scénario C.

- 2) Les prévisions de trafic ont été faites pour les années 1976 et 1985 (cf. 3ème partie et annexe IV) Il faut noter dès maintenant que les résultats de tonnage kilométrique obtenus en fonction qu'une corrélation entre le niveau du trafic en tonnes kilomètres et la P.I.B. sont plus fiables que ceux donnés en tonnes et issus des premiers après estimation de l'évolution de la distance moyenne de déplacement d'une tonne. Cette approximation est particulièrement gênante pour le scénario C où la politique d'aménagement du territoire poursuivie devrait normalement induire une modification relative de la distance moyenne.

Si le nombre de tonnes à transporter est identique dans les trois cas, le trafic en tonnes-kilomètres devrait être différent entre le scénario C d'une part et les scénarios A et B d'autre part, sans doute très proches l'un de l'autre.

- 3) Dans la 3° étape, ce sont les risques de tension, de crises inhérentes à chaque scénario qui ont été envisagés ainsi que les mesures à prendre pour les prévenir ou les stopper. Une typologie des domaines de tensions fournit un fil conducteur pour la comparaison entre les scénarios (cf 4° partie).

Deuxième partie

LES MESURES CARACTERISTIQUES

DE CHAQUE SCENARIO

LEURS CONSEQUENCES SUR LA REPARTITION MODALE

I - LES MESURES CARACTERISTIQUES DES SCENARIOS

I.1 - Scénario A : Politique des transports de marchandises fondée sur les règles de l'économie de marché.

a) Introduction.

Les règles de fonctionnement de l'économie de marché sont simples; peuvent être présentées en 3 thèmes :

1) les prix sont libres et constituent tout à la fois :

- l'indicateur des tensions entre offre et demande sur un marché donné.

- la sanction de la stratégie des offreurs et demandeurs du service qui peuvent soit augmenter leur profit soit réaliser une perte. Il va de soi que profits ou pertes peuvent être réalisés sans que les prix varient (modification des coûts....). La perception de cette "sanction" varie, selon l'importance des entreprises en cause, la valeur à la tonne marchandise à transporter, la situation du transport dans la chaîne de production-distribution.

- le régulateur du marché.

Il importe donc que le prix considéré reflète bien l'ensemble des "coûts" et de la "marge bénéficiaire" à imputer au service. Ainsi la tarification de l'usage des infrastructures correspond à l'un des postes de dépenses entraînées par l'activité de transport. Ainsi également, l'autonomie de gestion de la S.N.C.F. est une nécessité pour permettre le libre jeu et le respect des règles de la concurrence.

2) Les interventions sélectives de l'Etat (primes, avantages divers, régimes spéciaux de crédits), sont supprimées.

Les règles d'action de l'Etat sont simples, générales, effectivement applicables, n'admettent pas de dérogation et ne sont pas négociables.

./.....

3) Par l'intermédiaire du Plan, un environnement stable est déterminé. Le Plan définit les conditions d'une croissance harmonieuse (comportant nécessairement des ajustements progressifs), il éclaire l'avenir, mettant en avant les priorités économiques et sociales.

b) Les mesures et actions.

Deux périodes sont distinguées :

- Période d'adaptation de 3 ans, dont l'objectif est d'amener le secteur des transports intérieurs de marchandises aux conditions de fonctionnement de l'économie de marché
- Période normale, qui retrace le fonctionnement, selon les règles de la concurrence, du secteur des transports.

Les mesures seront décrites pour les différents domaines en reprenant à chaque fois ces deux périodes.

b1) L'affectation modale ou l'évolution du marché.

Elle dépend, en particulier de :

- la tarification de l'usage des infrastructures
- la tarification des opérations de transport
- la méthode de l'affectation
- la capacité de transport.

b11) La tarification de l'usage des infrastructures.

Pendant la période d'adaptation, il s'agit de :

Favoriser, par l'amélioration de la tarification de l'usage des infrastructures au coût marginal, social, la recherche de l'optimum pour la collectivité restreint au marché des transports. La tarification de l'usage des infrastructures peut, selon les bases de calcul, conduire à des résultats compris dans des fourchettes assez larges. Elle doit en principe être neutre vis à vis de la concurrence entre modes de transport. Mais les règles de calcul utilisées ne garantissent pas cette neutralité automatiquement. Il convient donc de les utiliser avec circonspection et ce d'autant plus que leur niveau sera élevé, les risques de distorsion augmentant. En effet, dans l'option du recours aux règles de l'économie de marché, ce n'est qu'en cas de distorsions graves de l'équilibre du marché qu'une tarification lourde d'orientation peut se justifier.

Dans la conjoncture actuelle, et dans le cadre de la période d'adaptation retenue, il y aurait lieu, semble-t-il, de corriger les principales distorsions qui affectent le présent système de tarification - du fait de la non déductibilité de la taxe à la valeur ajoutée sur les carburants, en l'actualisant et en le modifiant. (1). Le présent scénario n'envisage la mise en oeuvre de la déductibilité de la T.V.A. qu'après 1976 et par étapes afin d'éviter que ne soit retardée la nécessaire réactualisation des taxes de l'actuel système, qui pourrait aboutir à une augmentation moyenne de 20 à 30 % en francs constants de la taxe à l'essieu, suivant les types de

(1) Cette remarque n'entraîne pas de distorsions sensibles sur le marché entre modes, car elle n'affecte que des véhicules de moins de 15 T de PTCA qui n'interviennent guère dans la concurrence rail-route.

véhicules compte tenu en particulier du coût de congestion, de l'augmentation moyenne des prix, alors que le kilométrage moyen annuel en zone longue semble devoir rester stationnaire ou augmenter très lentement. Par ailleurs, les péages de la voie d'eau devront être augmentés tandis que la contribution aux charges d'infrastructure du chemin de fer devra être stabilisée.

Durant la période normale, outre la déductibilité de la T.V.A. sur les carburants instituée par étapes, en même temps que sera étendu le champ de la taxe à l'essieu, le système de tarification de l'usage des infrastructures sera profondément modifié par la mise en place progressive jusqu'en 1980-1982 du système de l'équilibre budgétaire avec emprunts : ceci correspond aux perspectives retenues par la C.E.E.

Instrument d'orientation du marché à la disposition de l'Etat, comme tout moyen fiscal, ce système suppose une décision politique portant sur les principes de répartition des péages entre les usagers. Parmi ces principes, on peut citer :

- une répartition fondée sur des éléments de comparaison entre marchés concurrents ;
- une répartition au prorata des coûts marginaux sociaux ;
- une répartition en fonction des objectifs de développement des différents types de transport, ce qui est en contradiction avec les principes de cette politique.

Ce système a pour but de rapprocher la collectivité d'une utilisation optimale des infrastructures existantes, d'assurer la couverture des dépenses d'infrastructure imputables à la fonction "transports" et de favoriser l'égalité des conditions de concurrence des modes de transport.

Cela devrait conduire :

- à une augmentation de la taxe complétant la surfiscalité pour les transports routiers de l'ordre de 100 à 150 % en francs constants par rapport aux chiffres de 1976, suivant les types de véhicules,
- à une modification profonde des taxes issues de la "Loi Morice" et à leur simplification ; globalement, on peut estimer nécessaire une augmentation de 50 % du niveau moyen des taxes, dans l'hypothèse d'un développement limité du réseau actuel, la couverture des dépenses n'étant probablement pas faite en totalité.

Les conséquences pour la S.N.C.F. sont doubles :

- suppression de la contribution de l'Etat à la S.N.C.F. pour les charges d'infrastructure
- augmentation des tarifs pour obtenir l'accroissement des recettes nécessaires (environ + 20 % aux conditions de 1971).

Toutefois, la condition principale de cette mise en place réside dans la réalisation d'un accord européen sur cette question, à la fois au niveau des principes et au niveau des modalités de calcul d'abord, de perception ensuite.

b1.2.) Tarifification des opérations de transport.

La tarification routière obligatoire sera aménagée progressivement pendant la période d'adaptation par un élargissement des fourchettes vers le bas, de façon à laisser aux transporteurs la libre utilisation de la totalité des 23 % de marge ; parallèlement la fourchette sera axée sur la moyenne des prix.

Au début de la période normale, toute tarification des opérations de transport par route sera supprimée.

Pour la voie d'eau, l'aménagement de la tarification obligatoire pendant la période d'adaptation n'aura lieu qu'après une série de mesures tendant à soustraire à celle-ci des parts de plus en plus importantes du trafic affectées aux transporteurs par contrat.

Au cours de la 2ème période, la tarification sera progressivement supprimée pour les transports fluviaux de marchandises.

L'évolution des prix du service "transports" de la route et de la voie d'eau doivent rester compatibles avec l'évolution générale des prix.

La S.N.C.F. acquièrera à partir de 1975, une large autonomie en matière de prix : leur référence sera constituée par un indice de prix indépendant de l'activité de l'entreprise, tel celui des prix de la P.I.B. Ces dispositions seront maintenues pendant la période de jeu normal des règles du marché.

b1.3.) Affectation.

Quelle que soit la période du scénario, les Pouvoirs Publics peuvent interdire la circulation de certains produits (telles les matières dangereuses, les masses indivisibles...) par certains modes, sur tout ou partie du territoire et des itinéraires, pour des durées plus ou moins longues, pour diverses raisons tenant à l'insécurité, à la congestion...

Ces interdictions sont faites par voie réglementaire.

b1.4.) La capacité de transport.

1 - Pour le transport routier.

Pendant la période d'adaptation, il s'agit de parvenir à la liberté d'accès au marché des transports de zone longue pour les transports routiers sous réserve du respect par les entreprises de transport des réglementations touchant à l'égalisation des conditions de concurrence intermodale (réglementation sociale et des surcharges notamment).

La suppression du contingentement pour la zone courte est d'ores et déjà acquise (Octobre 1973), Pour la zone longue, le système d'attribution des licences doit être à la fois incitatif, contraignant et évolutif :
incitatif, il le sera s'il est souple : l'attribution des licences se faisant automatiquement si les critères nécessaires sont remplis ;
contraignant, il ne doit pas souffrir de dérogations pour atteindre les buts d'égalisation des conditions de concurrence qui sont poursuivis ;
évolutif, car il doit déboucher sur la suppression de tout système de contingentement classique pour la route.

Le système d'acquisition des licences (incessibles, temporaires, de durée limitée à la période d'adaptation) repose sur deux critères :

- le respect de la réglementation, notamment sociale ;
- le paiement du prix de la licence.

Un autre critère, la solvabilité de l'entreprise, pourrait être étudié ; mais il semble que la courte durée de la période d'adaptation ne permette pas de rendre efficace un système fondé sur le contrôle de la solvabilité des entreprises.

- Respect de la réglementation

L'acquisition de licences par une entreprise existante est automatique dès lors que dans une période d'un an avant la demande de licence, aucune infraction grave n'a été relevée contre elle qu'il s'agisse des temps de travail des chauffeurs, des temps de conduite, ou des surcharges de véhicules.

Toute nouvelle entreprise se verra attribuer des licences provisoires de durée égale à un ou deux ans, dont la confirmation dépendra du résultat des contrôles au cours de l'année.

En cas d'infraction grave ou répétée à la réglementation des surcharges et des temps de conduite, ces licences pourront être retirées avant la fin de la période probatoire.

Afin de dissuader la création de nouvelles entreprises de transport routier qui ne seraient que des émanations fictives des entreprises existantes ayant eu des difficultés à obtenir leur licence, les licences provisoires offriront moins d'attrait que les licences "définitives", par exemple en n'étant pas banalisées.

Si deux infractions graves au plus ont été constatées, l'entreprise ne recevra les licences demandées qu'après une période probatoire de 3 à 6 mois, à fixer selon la gravité des infractions, indépendamment des amendes ou sanctions administratives qui lui auront été infligées.

Si l'entreprise récidive pendant cette période, un laps de temps supplémentaire de 6 mois à un an pourra lui être opposé avant qu'elle n'obtienne les licences.

Parallèlement, le non respect des réglementations visées ci-dessus sera l'objet de l'élaboration et de la mise en oeuvre d'un système de sanctions "financières". Une application stricte de ce système prendra le relais de l'aspect contraignant du système de distribution des licences à la fin de la période d'adaptation.

- Paiement de la licence

Le prix de la licence sera établi de manière à tenir compte de la situation du transport public routier. Pour cela, il sera déterminé en tenant compte de la situation de libre concurrence souhaitée à terme, et non seulement de l'état actuel. A la fin de la période d'adaptation, la suppression des licences entraînera donc la fin de cette source de recettes de l'Etat qui auront été auparavant employées à l'équipement statistique et aux activités de formation professionnelle. Les licences étant incessibles un marché noir des licences ne devrait pas se développer.

La limitation de durée devra toucher les licences existantes actuellement qui seront échangées avant la fin de la période d'adaptation contre les nouveaux droits de transport, alors que la durée de vie des licences nouvelles diminuera de 3 ans à 1 an selon la date à laquelle elles sont demandées pendant la période d'adaptation.

Dans ce système, aucun contingentement annuel n'est fixé ; la diminution des fraudes, la disparition de la fausse location et la diminution de la rente de situation qu'ont les possesseurs de licences devraient en résulter.

La période normale de ce scénario est marquée par la suppression de toute forme de contingentement routier : le jeu du marché sanctionnera les erreurs de prévision des entrepreneurs de transport. Toutefois, les prévisions seront améliorées du fait d'un système d'information sur l'état du marché qui aura été complété précédemment tant du point de vue de l'Administration que du point de vue des professionnels. Par ailleurs, les organisations professionnelles seront habilitées pour prendre toutes les mesures et engager les actions qui leur paraîtraient nécessaires pour adapter la capacité de transport routier aux besoins de l'économie.

Il faut signaler également que le système de l'attestation de capacité du transporteur routier, maintenue à l'entrée dans le secteur, constitue un moyen de réduire le risque de surcapacité, surtout si son niveau est amélioré.

2 - Pour le transport par voie d'eau.

C'est seulement pendant la période d'adaptation que des actions de capacité se justifient ; elles consistent en deux mesures de nature différente

- plan de déchirage des 38,50 m (formules d'indemnisation)
- modernisation de la flotte d'automoteurs avec des aides spécifiques de l'Etat.

3 - Pour la S.N.C.F.

La S.N.C.F. est libre du choix des techniques et du matériel de transport ; mais il semble nécessaire d'aménager dans le temps la réduction progressive de la participation de l'Etat au financement de cette catégorie d'investissement. C'est pourquoi, la même procédure est prévue pour les deux périodes ; elle doit s'alléger peu à peu.

C'est ainsi que la S.N.C.F. élaborera des projets de modernisation et d'adaptation de son parc à moyen terme. L'Etat, en ayant en connaissance garantira les emprunts nécessaires ; le recours à l'autofinancement devra se développer.

Une aide spécifique des Pouvoirs Publics est prévue au cours de la période d'adaptation pour le lancement des techniques de transport combiné.

La S.N.C.F. devra équilibrer ses comptes par catégories de trafic.

b.2.) Institutions et organisations professionnelles.

Les organisations de transporteurs qu'il s'agisse de la F.N.T.R., de l'U.N.O.S.T.R.A., de certaines chambres syndicales des déménageurs, des transporteurs de denrées périssables etc... pour la route, du C.A.F., de l' A.N.N.A.F., la C.O.D.E.B.A. etc... pour la voie d'eau et les autres organisations patronales d'auxiliaires de transport, courtiers, transitaires devront s'adapter aux responsabilités accrues. En général rattachées à des organisations patronales interprofessionnelles, elles deviendraient les seuls interlocuteurs des Pouvoirs Publics en matière de politique des transports, du point de vue patronal. Les principes de cette politique reposant sur une très large concertation, la discussion périodique de la politique des transports avec les organisation syndicales de salariés parait indispensable.

Dans l'optique actuellement envisagée, il parait possible de supprimer à la fin de la période d'adaptation, la C.N.R. et les G.P.R. dont les compétences en matière de tarification et d'application des réglementations de coordination se réduiront jusqu'à disparaître totalement ; la tarification routière obligatoire d'abord aménagée sera ensuite supprimée. Il en sera de même pour les groupements professionnels des loueurs. Les groupements de commissionnaires, qui ont une fonction de représentation de la profession, la conserveront et évolueront vers une nouvelle organisation professionnelle.

Ayant la principale responsabilité en matière de fonctionnement du marché, les professions seraient amenées à effectuer un contrôle général de l'Etat du marché et à engager des négociations entre elles en cas de tensions. En outre, elle seraient habilitées à prendre des sanctions professionnelles. Dès lors les C.T.D.T. peuvent également être supprimés.

Par ailleurs, les organismes chargés de l'affrètement seront modifiés.

Pendant la période d'adaptation, les Pouvoirs Publics devront essentiellement prendre l'initiative de la réforme de l'O.N.N. de manière à en faire un organisme indépendant de l'Administration essentiellement chargé de la gestion des bourses d'affrètement. Ultérieurement, l'O.N.N., devenu organisme professionnel, recevra ses ressources de la seule profession.

Pendant la période normale, les bourses d'affrètement comme les bureaux régionaux de fret sont gérés par les professions, selon les modalités qu'elles définiront (organisme spécialisé, les syndicats patronaux etc...); les bourses d'affrètement seront chargées d'une mission de promotion commerciale de la voie d'eau.

b.3.) Structures et activités des entreprises de transport et d'auxiliaires de transport.

Quatre actions principales seront fortement amorcées pendant la période d'adaptation : leur réalisation sera poursuivie ensuite, en tant que de besoin :

- 1 - Afin de structurer les deux sous-secteurs, transport par route et par voie d'eau, les Pouvoirs Publics et les professions concernées s'attacheront à inciter à l'augmentation de la taille moyenne des entreprises de transport par route ou par voie d'eau; Les formes pouvant être variées

(G.I.E., fusions, prises de participation), l'incitation passera par la distribution d'un supplément de licences gratuites de transport à la nouvelle entreprise en fonction de sa demande. Par ailleurs un système visant à organiser la reconversion des artisans routiers et bateliers touchés par le mouvement sera mis en vigueur.

2 - Faciliter l'adaptation de la S.N.C.F.

Par le premier contrat de programme, elle parviendra à l'équilibre budgétaire. De 1974 à 1976, elle accentuera son évolution vers un réseau concentré, en fermant en trois ans 5 000 km de lignes à faible trafic marchandises. Parallèlement, elle poursuivra la réduction du nombre des établissements commerciaux, le regroupement des activités d'entretien et de réparation, et la réorganisation des services administratifs en les concentrant. Par ailleurs, elle devrait élaborer et commencer à mettre en oeuvre une politique à long terme de développement et de diversification d'activités productives liées au secteur transport (transports combinés, transport routier, affrètement, techniques nouvelles) ou hors de ce secteur (tourisme, hôtellerie...), en particulier il s'agira de spécifier les formules juridiques les plus appropriées (filiales, services autonomes etc...). Ces activités devront respecter les règles de fonctionnement des secteurs où elles se créent.

3 - Adapter l'organisation de l'affrètement : rôle des auxiliaires de transport.

Reste l'organisation de l'affrètement : bureaux régionaux de fret et bourses d'affrètement contribueront à l'ajustement de l'offre et de la demande. Il sera nécessaire de procéder à la réorganisation des fonctions des courtiers de fret fluvial et auxiliaires de transport routier sans parler des transitaires, dès la période d'adaptation.

Deux directions sont à suivre :

1°) encourager la création de véritables services commerciaux des transporteurs (G.I.E. ou filiales ou services autonomes) de manière à ce que les auxiliaires de transports terrestres se consacrent essentiellement aux tâches qui correspondent à leur statut juridique de commissionnaire (agir au nom des chargeurs). Le développement de ces services commerciaux lié en partie à l'augmentation de la taille moyenne des entreprises amènerait une clarté plus grande dans le marché des transports de marchandises et favoriserait les ententes entre chargeurs et transporteurs.

2°) en même temps, la limitation des commissions (par exemple, 5 % du prix du transport payé par le chargeur) et la suppression du délai de versement du prix au transporteur réduiraient le rôle plus ou moins occulte de "banquier" que remplit le commissionnaire soit vis à vis du chargeur, soit vis à vis du transporteur.

4 - Nouvelles données pour la location.

Un problème reste posé par la location exclusive dont le développement est dû à la position dominante sur le marché des chargeurs et à la capacité insuffisante du transport public du fait du contingentement. Le renforcement de la position des transporteurs (dû aux actions structurelles)

et la suppression du contingentement devraient réduire l'importance de la location exclusive et conduire en fin de période à l'abandon de toute réglementation de celle-ci.

La location dans ce cadre, évoluera différemment selon qu'il s'agit de location de petite durée qui sera peu à peu supprimée (en effet si; le transport public existe en quantité ou qualité suffisante, en particulier aux moments des pointes, la location successive, de courte durée ne se justifie plus) ou de la location longue durée qui, elle, continuera, sa vocation principale étant d'assurer une partie du trafic de base.

b.4.) Conditions de travail et de rémunération des salariés des entreprises, les artisans de la voie d'eau, la formation professionnelle.

Pour le transport routier public de marchandises, l'Etat, qui attend de la période d'adaptation une clarification et une harmonisation des conditions de travail des chauffeurs routiers, établit pour eux une réglementation à la fois souple et ambitieuse des temps de travail, de conduite et de repos et des recommandations visant à réduire la part des primes dans les rémunérations des chauffeurs. Le respect de ces dispositions par les entreprises vis à vis de cette catégorie de salariés est l'un des critères d'obtention des licences.

Pour la voie d'eau, la principale mesure, à ce niveau, de la période d'adaptation est constituée par la création d'un "CAP de navigant" qui deviendra nécessaire à toute personne, salarié ou artisan, effectuant des transports par voie d'eau.

La S.N.C.F. se trouve devant l'obligation de poursuivre rapidement l'adaptation de ses effectifs à la fois quantitativement et qualitativement : la réduction en nombre de certaines catégories de personnel s'accompagne de mesures de recyclage et de reclassement ; les exigences de sécurité et de qualité de service entraînent l'utilisation de nouvelles techniques et, de ce fait nécessitent de nouvelles qualifications des employés de la Société. D'une manière générale et parallèlement à ce qui se passe dans les secteurs nationalisés et privés, la politique sociale de la S.N.C.F. visera l'amélioration continue des conditions de travail et de rémunération des agents qu'elle emploie, compte tenu des conditions économiques de l'entreprise.

Au cours de la période d'adaptation, les Pouvoirs Publics interviennent pour orienter le contenu des politiques sociales des entreprises des trois modes ; dans la période "normale" de ce scénario, par contre, le rôle de l'Etat s'affirme surtout à posteriori, par les contrôles strictes qu'il fera ; de l'application de ces politiques telles qu'elles auront été définies par les professions et les entreprises elles-mêmes.

Une mesure particulière concerne la formation professionnelle, et, particulièrement l'initiation et le recyclage en gestion pour les personnels des entreprises de transport routier et par voie d'eau. La création d'une Fondation des Transports destinée à diffuser un enseignement ou une formation d'économie, de gestion des entreprises aux dirigeants et cadres des entreprises (en privilégiant au départ les petites et moyennes entreprises),

de la S.N.C.F. et des administrations concernées viendra compléter les actions de formation déjà financées par le versement de 0,8 % en ce qui concerne le personnel technique ; l'Etat participera au financement de cette Fondation, au moins pendant la période d'adaptation.

b.5.) Infrastructure - Equipement de transport.

Périodiquement, la S.N.C.F. établira un plan glissant d'encadrement à long terme qui, tenant compte de l'harmonisation des divers réseaux ferroviaires européens, stipulera des étapes de la réduction du réseau français et de sa modernisation (équipement d'exploitation du parc, utilisation des techniques combinées et ses conséquences sur l'infrastructure, politique d'embranchements particuliers..) ; le premier plan sera établi pendant la période d'adaptation.

Pour ce qui concerne les infrastructures routières, il semble bien que, dans ce scénario A, la circulation des poids lourds ne constitue pas un critère permanent important en matière de choix de création (localisation et caractéristiques) et de gros entretien des routes et autoroutes. Aucune recommandation particulière à leur sujet n'a donc été faite qu'il s'agisse de la période d'adaptation ou de la période normale de ce scénario A.

D'un autre côté, la localisation, la construction, la modernisation, l'entretien des équipements de transport routier tels les gares routières de marchandises, des centres d'entreposage, de transbordement sont décidés à l'initiative des industriels et/ou des transporteurs. Si besoin est, une coordination des implantations, notamment, peut être proposée par les Pouvoirs Publics.

Pendant la période d'adaptation, la partie la moins rentable du réseau de voie d'eau à petit gabarit doit être fermée à la circulation des automoteurs. Le mouvement de fermeture se poursuit pendant la période "normale" du scénario A, alors que la France a créé rapidement des liaisons à grand gabarit (Seine-Nord, Rhin-Rhône notamment).

b.6.) Lutte contre les nuisances et pour la sécurité.

Dès la période d'adaptation un programme de lutte contre les pollutions et les bruits liés à la circulation routière est mis en place alors que des mesures générales (temps de conduite et de repos) sont adaptés afin d'améliorer la sécurité des usagers de la route (formation - réglementation - investissement).

Ce programme a pour objectif la disparition à terme des nuisances liées à la circulation routière :

- dans un premier temps, il s'agit de modifier l'environnement pour permettre une protection efficace des victimes du bruit et de la pollution:
la construction de murs anti-bruit, d'épurateurs d'air est financée par une partie du produit d'une taxe nouvelle que les émetteurs de nuisance sont astreints à payer,
l'autre partie du produit de cette taxe sert à payer les études entreprises dans le but d'améliorer les matériels de transport (moteur, énergie employée...).

- dans un deuxième temps, c'est bien la modification progressive des matériels qui est poursuivie. Peu à peu les véhicules deviennent moins polluants, la taxe qui les frappe diminue. Ce programme porte sur l'ensemble de la période (15-20 ans) du scénario et se prolongera vraisemblablement après 1990.

b.7.) Le système d'information sur le secteur des transports de marchandises.

L'Administration doit se doter d'un système d'information permanent sur l'état du marché.

Le système d'information actuel est hybride :

- il est en partie lié à la gestion du marché avec par exemple l'exploitation des feuilles de route de zone longue,
- il est en partie d'ordre statistique (enquêtes de structures, sondage annuel sur la base du parc de véhicules).

C'est ce deuxième recueil d'information qu'il y a lieu de développer dans la perspective d'un office statistique dont la création, en liaison avec la C.E.E., interviendra au début de la période normale :

- l'amélioration des enquêtes de structures (une enquête quinquennale remise à jour tous les ans à partir d'un sondage fait sur la base des entreprises dont il est nécessaire de maintenir à jour le fichier établi : à l'INSEE tous les ans),
- l'amélioration du sondage annuel sur le parc de véhicules en augmentant le taux de sondage et en affinant l'approche régionale,
- la mise au point d'un système permettant de bien connaître la situation financière des entreprises,
- la recherche de renseignements complets sur la situation des salariés des entreprises (rémunérations, conditions de travail...),
- l'amélioration des renseignements concernant les coefficients d'exploitation des différents matériels de transport et des dépenses d'investissement (matériel, infrastructure...) et d'entretien afin de mieux connaître les dépenses afférentes aux transports en général.

D'autres recherches pourront déboucher ultérieurement sur des recueils systématiques de renseignements :

- manutention,
- parcours terminaux des transports ferroviaires,
- transports privés et location,
- éléments de la qualité de service.

b.8.) Les contrôles.

Pendant la période d'adaptation, l'Etat continue d'assurer un contrôle général de l'état du marché des transports de marchandises puisque le contingentement routier reste, même si ses modalités évoluent, la tarification des opérations de transport est maintenue également tout en se modifiant. De plus les contrôles spécifiques de l'Etat en matière sociale ou de surcharge des véhicules routiers par exemple se perpétuent.

Pendant la période normale du scénario A, ce sont les professions qui doivent effectuer le contrôle général de l'état du marché puisque se sont elles qui prennent la principale responsabilité dans le fonctionnement du marché des transports de marchandises. En cas de tension, les organismes représentatifs sont habilités à engager entre eux toutes les négociations qui seraient nécessaires. De plus, ces organismes sont habilités à prendre des sanctions professionnelles à l'encontre de ceux de leurs membres qui n'auraient pas suivi les réglementations professionnelles.

Les seuls contrôles spécifiques de l'Etat visent les conditions de travail des personnels roulant ou navigant, les surcharges des véhicules (routiers surtout), la sécurité en général et les abus de position dominante.

Les sanctions, en cas d'infractions constatées par les corps de contrôle habilités, seraient prononcées par le Pouvoir judiciaire seul.

L'Etat garde, bien entendu, le pouvoir d'intervention directe au cas où l'une des parties ne jouerait pas le jeu.

b.9.) Le transport pour compte propre.

Que devient-il ?

Vraisemblablement, le transport privé routier de marchandises se développera au rythme moyen de la croissance du marché calculé en tonnes kilométrés, sa part relative restera sensiblement stationnaire (environ 30 %) Cela n'est pas étonnant puisque le transport public routier est décontingenté d'où une plus grande souplesse d'adaptation et que le transport ferroviaire, concentré sur un réseau simplifié et plus efficace, améliore certains éléments de qualité de service, telle la vitesse.

Toutefois, l'accroissement de la part du transport privé routier peut être plus fort que ci-dessus si une concurrence exacerbée des entreprises de transport pour compte d'autrui jouait au détriment de la qualité de service pour ces entreprises.

I.2 - Scénario B : Politique d'encadrement de la concurrence -

a. Présentation générale -

S'agissant de la poursuite de la politique actuelle, il n'y a pas lieu de faire intervenir dans ce scénario une période d'adaptation de 2 ou 3 ans comme c'est le cas dans les deux autres scénarios.

Le principe d'encadrement consistera dans le développement de la politique contractuelle entre l'Etat, d'une part, et les organismes professionnels, d'autre part.

C'est ainsi que des contrats de programme seront passés ou renouvelés :

- 1 - entre l'Etat et la S.N.C.F.,
- 2 - entre l'Etat et les professionnels routiers (transporteurs et loueurs),
- 3 - entre l'Etat et les transporteurs de la voie d'eau (artisans, petites flottes, compagnies).

Des conventions collectives entre salariés et entrepreneurs devront être conclues ou amendées pour chaque sous secteur de manière à comprendre au minimum les dispositions sociales prévues dans les contrats de programme.

La finalité poursuivie par les pouvoirs est l'adaptation en quantité (parc, capacité de transport) et en qualité de service (sécurité, rapidité) du secteur des transports aux besoins de l'économie.

Les objectifs à atteindre comprennent principalement:

- l'harmonisation des conditions de concurrence entre modes, dont les modalités de réalisation touchent en particulier les relations financières de l'Etat et de la S.N.C.F., la tarification de l'usage des infrastructures, la normalisation de la situation des salariés des trois modes;

./...

- l'amélioration des conditions de travail et de vie des salariés, en particulier dans les sous secteurs de la voie d'eau et de la route, amélioration qui passe par des actions spécifiques telles que diminution ou aménagement du temps de travail, amélioration du niveau ou de la composition des rémunérations ou par des actions dont les conséquences dépassent ce cadre ainsi que par la restructuration des entreprises

La durée de ces contrats de programme pourra varier entre 2 ans et 5 ans. Certes, une période de 5 ans, permettant de les inscrire dans les mêmes délais que le plan, est a priori intéressante, mais elle ne paraît pas suffisamment opératoire car les mesures doivent être adaptées aussi vite que possible aux évolutions du secteur. Aussi peut-on envisager de 1973 à 1985 le calendrier suivant de contrats de programme :

1974-1976
1977-1979
1980-1982
1983-1984.

Ainsi, pour la période 1980-1985, les contrats successifs recouvriront la même période que celle du plan; l'hypothèse étant, évidemment, celle de la pérennité de ces 2 éléments de la vie économique publique française.

Il va de soi que les contrats de programme de la période 1977-1979 devront être cohérents avec les orientations du 7ème Plan en matière d'économie et que la première partie du 7ème Plan devra reprendre à son compte les dispositions des contrats de programme pour la période 1975-1976.

Les actions de l'Etat décrites dans les 3 séries de contrats devront être cohérentes entre elles et traduire la politique que les pouvoirs publics entendent mener. C'est pourquoi un premier paragraphe leur sera consacré, la description des orientations des contrats intervenant ensuite.

b. Les grandes orientations prises par les pouvoirs publics en matière de transports -

L'encadrement et l'organisation de la concurrence intermodale passeront par des mesures différentes selon les modes mêmes, mais que l'on peut regrouper par souci de cohérence sous quelques grands thèmes.

b.1.) Affectation modale, l'état du marché.

1) Tarification de l'usage des infrastructures -

Jusqu'à la fin de 1975, la tarification au coût marginal social sera maintenue. A partir de 1976, le système de tarification à l'équilibre budgétaire sans emprunts sera instauré par étapes et comprendra un système d'actualisation annuel du montant des taxes afin de tenir compte de l'érosion monétaire et des modifications techniques importantes intervenues. Le versement compensatoire de l'Etat à la S.N.C.F. pour charges d'infrastructure sera donc annulé par paliers.

En effet, l'application générale d'une tarification de l'usage des infrastructures, selon le principe de l'équilibre budgétaire sans emprunt, implique, d'après les calculs faits pour l'année 1971 :

- . la suppression de la contribution de l'Etat aux charges d'infrastructures,
- . l'augmentation des prix et donc des recettes de la S.N.C.F., qui sera plus élevée si les installations électriques sont exclues de l'infrastructure, que si elles sont comprises dans l'infrastructure,
- . il s'en suivrait pour les opérations de transport de marchandises une majoration de prix de 16,5 % à 19,5 % selon le cas.

Cette majoration pourra toutefois être ramenée à 12 % ou 10 % environ si le principe d'une couverture partielle par le trafic voyageurs de ces dépenses était retenu.

En ce qui concerne la voie d'eau, la politique d'infrastructures qui cherchera d'une part la fermeture progressive du réseau à petit gabarit et d'autre part la construction de relations à grand gabarit (seine-nord, Rhin-Rhône) permettra de viser l'équilibre budgétaire pour la tarification de ces infrastructures. L'aménagement de la structure des taxes d'usage de la voie d'eau est alors nécessaire.

Pour le transport routier, l'actualisation des taxes d'usage des infrastructures sera faite avant 1976 : il convient de prévoir en conséquence une hausse du niveau des taxes de l'ordre de 20 à 30 % suivant les cas. Ultérieurement, la tarification à l'équilibre budgétaire sans emprunts entraînera une augmentation du montant des taxes de l'ordre de 100 % en moyenne, augmentation établie sur l'ensemble de la période. Il n'y aura pas de mesure en faveur de la déductibilité de la T.V.A. sur les carburants.

La mise en place de ce système sur toutes les infrastructures se fera par étapes, les délais seront sensiblement plus longs que dans le scénario A.

2. - La tarification des opérations de transport.

En matière tarifaire, pour les transports de marchandises, la S.N.C.F. sera autorisée à indexer ses tarifs sur l'indice des prix de la P.I.B., les tarifs de base étant déterminés par rapport à leur coût marginal et à la situation du marché des transports pour ces prestations ; ils pourront être modifiés au changement de contrat. Cette autorisation devra être renouvelée à chaque contrat de programme : elle dépend de l'état des évolutions des prix passées et prévisibles à moyen terme.

Pour les transports routiers publics, la simplification de la TRO et l'assouplissement de son application se réalisent en deux étapes : les fourchettes qui sont actuellement à la disposition du C.N.R. (4 crans $\frac{1}{2}$) sont d'abord du ressort des G.R.P. ; ensuite elles sont laissées aux entreprises pour la totalité de la fourchette de 23 %

Quant aux tarifs de la voie d'eau, ils font l'objet de négociations annuelles entre l'O.N.N. et les organisations représentatives de la profession sur la base des dispositions du contrat de programme en cours.

3. - L'affectation.

Comme dans le scénario A, l'Etat se réserve la possibilité d'interdire, par la voie réglementaire, le transport de certains produits, à certains modes, sur tout ou partie du territoire ou des itinéraires pour la durée qu'il jugera utile.

4. - La capacité de l'offre de transport.

Le contingentement routier évoluera de telle manière que l'augmentation du potentiel annuel de zone longue (y compris la location et le transport rail-route) soit égale en pourcentage au taux de croissance de la P.I.B. en volume. Toutefois, ces licences mises sur le marché, constitueront un moyen d'intervention de l'Etat soit au profit des entreprises qui auront particulièrement respecté les réglementations notamment sociale et de surcharges, soit au profit d'entreprises regroupées qui bénéficieront ainsi des facilités de départ, selon les mêmes procédures que dans le scénario A.

Les nouvelles licences sont temporaires et incessibles ; mais à la différence du scénario A, les anciennes licences ne devront pas être échangées contre de nouveaux droits, elles continueront à exister concurremment aux nouvelles.

Si un plan de déchirage doit être poursuivi (nombre d'unités par an, montant des indemnisations de déchirage à définir) à l'inverse l'achat d'automoteurs de plus grande capacité pour les bateliers voulant rester dans la profession doit être favorisé par les Pouvoirs Publics grâce à des organismes spécialisés..), certaines conditions d'âge, de formation etc... devront être remplies afin de permettre un rajeunissement des membres de cette profession (d'autres mesures seront décrites par ailleurs).

A la S.N.C.F., les contrats de programme comprendront la définition des projets d'investissements en matériel roulant à moyen terme, notamment pour les techniques combinées, la participation de l'Etat sera alors indiquée.

b.2. Institutions et organisations professionnelles.

Les modifications concernent le sous secteur des transports par voie d'eau. Il s'agit, en effet, et à l'initiative des Pouvoirs Publics :

- de rédéfinir le rôle de l'O.N.N., organisme d'Etat, à qui il n'appartiendra plus de jouer le rôle de "représentant" de la profession. L'O.N.N. rénové continuera à gérer les bourses d'affrètement, sera chargé de réaliser certaines actions visant à améliorer l'insertion sociale des bateliers et de leur famille, et, se verra confier une mission de promotion commerciale de la voie d'eau à grand gabarit,

- de créer des chambres de batellerie dont les fonctions seraient celles des chambres de métier,
- de réformer le fonctionnement des bourses d'affrètement de manière à ce que les délais de prise en charge soient réduits et que les transporteurs et les chargeurs puissent se rencontrer après le tour de rôle.

Il n'y a pas de changement prévu dans les autres structures professionnelles ; tout devra être mis en oeuvre toutefois pour que les G.R.P. et G.P.L., C.N.R. et C.N.L. ainsi que le comité national des commissionnaires de transport exercent pleinement leurs attributions. De même les organisations syndicales patronales seront incitées à renforcer leur rôle, en raison même des négociations qu'elles auront à mener avec les Pouvoirs Publics.

b.3. Structures et activités des entreprises de transport et des auxiliaires de transport.

En ce qui concerne la S.N.C.F., c'est dans le cadre des contrats de programme successifs que son évolution sera conduite.

Les deux premiers couvrant la période de 1974 à 1979, seront orientés vers l'adaptation du chemin de fer à la situation de concurrence, c'est-à-dire :

- . la simplification du réseau ferroviaire (10 000 km de lignes de faible trafic marchandises de 1974 à 1979 seront progressivement fermées) ;
- . l'équipement du réseau en vue de développer le trafic par conteneurs et les techniques de transport combiné ;
- . la rationalisation des activités de réparation et d'entretien par le regroupement des centres ;
- . le regroupement ou la fermeture des gares ayant un faible trafic de marchandises ;
- . la mise en place d'une gestion centralisée du trafic de marchandises ;
- . l'adaptation des effectifs à la fois sur le plan général et par établissement ou catégorie de personnel, en tenant compte des besoins liés à la réduction du réseau et à ceux liés à la qualification requise des agents,
- . la promotion commerciale.

Ces actions, qui devront se faire avec une grande information à la fois des agents concernés et du public, seront accompagnées par la recherche de la diversification des activités de la société dans d'autres techniques de transport, dans des secteurs liés aux transports (commissionnaires...) ou d'autres encore.

Les deux autres contrats de programme de 1980 à 1985 porteront essentiellement sur le développement du chemin de fer. La poursuite de la simplification du réseau, celle du regroupement des centres d'entretien ou de réparation, celle de la réorganisation (localisation et activités) des gares, le perfectionnement de la gestion centralisée du trafic, s'accompagneront d'un grand effort de promotion commerciale du chemin de fer à appuyer par l'utilisation de toutes les techniques de transport combiné rail-route et de conteneurisation.

L'équipement systématique du territoire français en centre de transbordement rail-route ou même voie d'eau-rail, s'achèvera. L'organisation des transports de marchandises à longue distance (au delà de 300 km) par une bonne coordination du rail et de la route nécessitera un accord particulier entre la S.N.C.F. et les transporteurs routiers, de façon à ce que la S.N.C.F. puisse également développer ce type de transport routier.

Au cours de cette période, la coopération européenne et internationale s'intensifiera : le développement de trains blocs de marchandises internationaux ou de trains express de marchandises se réalisera rapidement.

Ces contrats s'inscrivent donc dans un cadre européen, qui aura été formalisé par un accord entre gouvernements vers 1980.

Pour la route, les contrats de programme comporteront diverses mesures visant la création d'entreprises moyennes de transport public : (l'incitation au regroupement des artisans et petites entreprises de transport par le moyen d'actions de sensibilisation, de facilités de crédits pour les installations fixes, de facilités d'attribution de licences).

Les Pouvoirs Publics chercheront à réduire les effectifs de bateliers en améliorant les conditions de départ qui leur sont proposées :

- un niveau de vie décent doit être assuré pour la retraite, de même qu'un habitat individuel, et si possible un environnement d'anciens bateliers ;
- en cas d'abandon volontaire, un recyclage total est à la charge de l'Etat.

De plus, l'Etat mettra en place un plan d'incitation au regroupement des bateliers en ensembles suffisamment importants pour qu'ils puissent agir à égalité avec les grandes compagnies, étant entendu que la création de ces ensembles devra être faite en fonction de la prévision de la réduction du nombre des bateliers.

Certaines difficultés liées à la vie en société seront amoindries par la création d'une structure d'accueil qui pourrait être une commune géographique de rattachement pour les bateliers en activité ou en retraite (on peut en imaginer plusieurs réparties sur l'ensemble des bassins).

Tout ceci devrait faciliter la reconversion qui sera présentée comme une solution possible et sera facilitée par les services créés à cet effet au sein de l'O.N.N.

Ce sont les courtiers de fret fluvial qui constituent la catégorie d'auxiliaires la plus touchée par cette politique qui cherche à les faire devenir de véritables services commerciaux des bateliers regroupés et petites flottes : on peut imaginer quelques sociétés de courtage, par bassins par exemple, regroupant les courtiers et contrôlées par les bateliers.

b.4.) Conditions de travail des salariés des entreprises - Les artisans bateliers - La formation professionnelle.

1 - En ce qui concerne le chemin de fer, l'adaptation des effectifs devra être réalisée à la fois globalement, par établissement et par catégorie d'emplois. La participation de l'Etat continuera à porter sur la

prise en charge du régime de retraite exorbitant du droit commun ; elle portera également sur le recyclage en cas de changement de poste : les organismes d'enseignement pourront bénéficier de subventions pour la prise en charge des ex-agents de la S.N.C.F. concernés qui eux percevront les indemnités réglementaires prévues.

2 - En ce qui concerne le transport routier public, l'Etat vise l'amélioration de la situation des salariés sur 4 points prioritaires :

- diminution de la durée du travail hebdomadaire avec maintien du niveau de la rémunération totale (1 heure par an, jusqu'à ce que, selon les sources statistiques du Ministère du Travail la durée hebdomadaire du travail des salariés des transports soit ramenée à celle des salariés des autres activités de l'économie) ;
- diminution de la part des primes dans cette rémunération qui ne devra pas dépasser 10 % du total en 1980, alors que sera instituée une majoration pour travail de nuit, de dimanche, de jours fériés ;
- le régime de l'inaptitude à la conduite et à d'autres activités et celui de la retraite devr^{ont} être adaptés en particulier du point de vue de l'âge du bénéficiaire (55 ans).

3 - La situation des salariés des petites flottes et des compagnies relève d'accords spécifiques entre eux et leurs employeurs, et leur situation ne paraît pas réclamer de solutions d'urgence comme c'est le cas pour la batellerie artisanale.

Les mesures envisagées pour celle-ci ne doivent pas relever de la notion "d'assistance" mais bien de celle de "l'insertion dans la société nationale" sous ses aspects économiques et sociologiques de ce groupe "marginal" et souvent considéré uniquement comme tel". Pour cela, il faut, semble-t-il, distinguer :

- les éléments de solution visant l'amélioration des conditions de vie ;
- et ceux visant l'adaptation des structures professionnelles.

On peut envisager :

- la scolarité des enfants de bateliers dans l'enseignement public normal, ces enfants étant hébergés dans des centres gérés par l'Education Nationale, les frais de déplacement et de scolarité étant pris en charge par l'O.N.N. ;
- l'aménagement plus commode des garages à bateaux constituera un élément d'amélioration de la vie quotidienne non négligeable.

D'autres mesures d'ordre institutionnel comme la réforme de l'O.N.N. et la création de chambres de batellerie, interviendront en fin de période de même que la réforme des bourses d'affrètement.

4 - La mise en place d'un système de formation professionnelle est prévue comprenant notamment :

- des actions de formation "technique"
 - formation des chauffeurs routiers et réadaptation des conducteurs devenus inaptes ; un comité de formation présidé par un haut fonctionnaire et comportant des représentants des professions et des salariés répartira les crédits professionnels délivrés entre les associations habilitées,
- la création d'un CAP de navigant pour les salariés et artisans de la voie d'eau.

- des actions de formation à la gestion des entreprises par l'intermédiaire d'une Fondation des Transports qui serait créée dans les mêmes conditions (aide de l'Etat) et pour les mêmes objectifs (actions prioritaires pour les cadres et dirigeants des petites et moyennes entreprises de transport par route et voie d'eau) que dans le scénario A.

b.5. Infrastructures de transport - Equipement.

Les contrats de programme Etat-S.N.C.F. planifieront l'évolution du réseau d'infrastructures ferroviaires comme il a été dit et comporteront des mesures d'aide spécifique de l'Etat visant à la mise en place des équipements nécessaires au développement du conteneur et des autres techniques de transport combiné.

Si besoin est, la construction de gares routières de marchandises ou autres équipements d'échange de trafic ou d'entreposage à grande envergure pourra être évoquée dans les contrats de programme relatifs au transport routier ; ceci ne devra être fait que si une coordination doit être réalisée (priorité d'installation, subvention de l'Etat...).

De même que dans le scénario A, il ne semble pas justifié de prévoir de mesures particulières concernant la construction d'infrastructures routières aux fins du transport de marchandises. Cet investissement répond à de nombreux objectifs, et, la circulation des poids lourds, hormis la nécessité du renforcement de certaines chaussées ne constitue pas un élément prioritaire d'appréciation.

La politique en matière d'infrastructures navigables a déjà été évoquée plus haut afin de justifier la recherche de l'équilibre budgétaire de la tarification d'usage d'infrastructures : elle comporte donc deux volets :

- fermeture progressive de la plus grande partie (non rentable) du réseau "Freycinet"
- intégration du réseau français aux autres réseaux européens de voies navigables par l'aménagement de quelques liaisons à grand gabarit et particulièrement Seine-Nord
Rhin-Rhône
- modernisation des principaux ports fluviaux selon les directives d'un plan d'équipement approuvé par l'Etat.

b.6. Nuisances - Sécurité.

La lutte pour la diminution des nuisances issues principalement du trafic routier de marchandises et pour l'accroissement de la sécurité routière repose sur la réalisation d'un programme de même nature que celui décrit dans le scénario A :

- réglementations générales ou particulières de la circulation des poids lourds et autres véhicules (cf technique d'affectation),
- réglementations des temps de conduite, travail et repos des chauffeurs routiers (cf politique sociale)
- programme particulier de lutte contre les nuisances comprenant :
 - o un volet financier
 - o un volet "protection de l'environnement"
 - o un volet "études d'adaptation des véhicules"
 - o un volet "changement progressif des véhicules" (moteur, énergie...)

b.7. Système d'information.

La création d'un office statistique des transports en liaison avec la C.E.E. fournit le moyen de moderniser et compléter le recueil et l'exploitation des données statistiques afférentes aux transports et en particulier :

- enquêtes de "structures" et sondage annuel
- approches de la situation financière des entreprises, des investissements etc..
- connaissance de la situation des salariés là encore, les perspectives ouvertes sont semblables à celles tracées pour le scénario A.

b.8. Les contrôles de l'Etat.

L'Etat s'attache dans ce scénario à poursuivre deux types de contrôle :

- l'un général, sur la capacité de transport, le respect de la tarification, autrement dit, il s'agit de contrôler les différents aspects que revêt l'encadrement de la concurrence et à travers lui l'état du marché. Ce contrôle n'existe pas dans le scénario A,
- l'autre appelé spécifique dans le scénario A, vise plus nettement
 - . les conditions de travail
 - . les surcharges des véhicules routiers
 - . les abus de position dominantes

b.9. Le transport pour compte propre.

Compte tenu de l'encadrement de la concurrence, et plus précisément des mesures de contingentement routier qui existent dans ce scénario B, on peut prévoir que le transport privé routier devrait se développer encore et permettre l'adaptation de la capacité totale du transport aux besoins de l'économie.

I.3 - Scénario C : Politique comportant une intervention plus importante de l'Etat.

a) Présentation générale.

Le scénario se déroule sur 2 périodes comme le scénario A, basé sur le fonctionnement d'une économie de marché : adaptation sur 3 ans et fonctionnement normal ensuite. Les échéances retenues sont fin 1976 pour la première et 1985 pour illustrer la seconde. L'objectif poursuivi est d'assurer l'adaptation de l'offre à la demande dans le temps grâce à l'intervention de l'Etat avec toute la souplesse requise pour que la qualité des opérations de transport soit de haut niveau. L'efficacité de la politique envisagée dans ce cas devra être évaluée en tenant compte :

- 1) des contraintes qui pèsent sur la mise en oeuvre de cette politique
- 2) des moyens utilisables pour mener à bien la poursuite de l'objectif précité dans le cadre de cette politique.

Il convient de bien préciser, pour éviter toute ambiguïté que ce scénario se situe dans le cadre des règles actuelles de l'économie française : il s'agit essentiellement de faire du secteur des transports de marchandises un secteur de service public.

Il a été étudié sans autre hypothèse que la décision prise de son application. En particulier l'organisation décrite ne suppose pas a priori qu'il y a crise dans le secteur des transports ni à fortiori dans le fonctionnement général de l'économie.

Certes l'objectif est très général dans sa formulation. Et l'on pourrait probablement le mettre en exergue d'autres types de politiques de transport, mais il ne peut être considéré isolément des contraintes qui vont être indiquées aux deux horizons de 1976 (fin de la période d'adaptation) et 1985 (au cours de la période de fonctionnement normal) qui jalonnent les réalisations possibles.

Par ailleurs, la politique des transports proposée dans ce chapitre est insérée sans équivoque dans les autres domaines d'intervention de l'Etat, et plus particulièrement, l'aménagement du territoire dont les réalisations ne trouvent leur test d'efficacité que dans le long terme.

Des hypothèses d'aménagement (répartition de la population, industrialisation) ont été faites à grands traits et sont fondées sur une hypothèse de "dépolarisation" visant à développer dès 1980 quelques poches d'activité dans l'Est, le Centre, l'Ouest et le Sud-Ouest alors que le maintien de la population dans les zones rurales sera favorisé en particulier par la qualité de la desserte qui en sera faite.

La méthode utilisée dans ce scénario a essayé de concilier la volonté de parvenir à jouer ce scénario et la recherche des variables pouvant intervenir dans la construction d'un modèle de choix modal.

C'est pourquoi, les affectations modales en 1976 et en 1985 élaborées pour le scénario ne peuvent retenir de manière chiffrée tous les éléments mis en évidence dans la recherche du modèle de choix modal.

La période d'adaptation a pour objectif spécifique de permettre la mise en place des principales conditions de fonctionnement normal du système sans pour autant réaliser une cassure brutale avec la situation actuelle.

Elle se termine fin 1976.

Au cours de cette période, il s'agira de mettre en place :

- les organismes et l'ensemble des techniques qui permettront de réaliser la planification du secteur des transports au niveau de la nation,
- les structures professionnelles, administratives susceptibles de gérer au niveau des régions les transports de marchandises.

L'esprit général de ce scénario est que la planification des transports de marchandises réalisée pour l'ensemble d'un territoire national permet de définir quelques principes directeurs d'affectation modale et de les justifier dans le cadre d'hypothèses de développement économique général. Les résultats issus d'un processus de planification de l'affectation modale ne sont pas assimilables à une réglementation de l'affectation et cela pour deux raisons :

- le processus de planification est souple : il s'agit d'une planification quinquennale glissante c'est-à-dire faite pour cinq ans et reprise tous les ans,
- la gestion des transports au niveau de la région par des "chambres régionales de frêt tous modes" introduit certains degrés de liberté dans ce système. Ces organismes qui seront décrits ultérieurement sont à la source même des informations nécessaires au bon fonctionnement du processus de planification.

b. CONTRAINTES DE LA POLITIQUE DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES.

La poursuite des objectifs internes d'organisation du secteur sera ^{menée} ~~réalisée~~ sous contraintes de manière à respecter l'objectif général d'adaptation aux besoins de transports des moyens.

Dans le modèle d'affectation modale, les objectifs seront définis par rapport à l'ensemble de l'économie nationale (par exemple : favoriser le développement de tel type d'échange, ou de telle région...) tandis que

les contraintes concernent le secteur des transports proprement dit.

Ainsi l'offre d'emplois dans le secteur des transports n'est pas en soi un objectif, tandis que des conditions de travail acceptables pour ces emplois constituent une contrainte de l'organisation des transports.

Ces contraintes sont de divers ordres :

Technique

Il s'agit de l'adaptation du matériel existant aux besoins. Elle devra être chiffrée après une étude portant sur le renouvellement et l'amortissement des matériels routiers, ferroviaire et de navigation utilisés par la définition d'un taux d'utilisation qui pourrait être affiné en fonction de cas types de fonctionnement.

Social

On peut en citer deux principales :

- la réglementation sociale portant sur les horaires et les structures de rémunération,
- le niveau de qualification des chauffeurs

Ces deux contraintes sont endogènes au secteur et entraîneront diverses mesures, les deux autres sont exogènes au secteur:

Economique

Les objectifs de développement régional ayant été décidés par ailleurs, le rôle du secteur des transports dans le maintien ou l'accroissement des activités peut être décisif (infrastructures, centres de fret..) et se trouver défini dans des programmes de maintien ou d'entretien d'infrastructures existantes et même de construction de nouveaux équipements. Si le maintien d'une ligne ferroviaire est nécessaire, le trafic devra y être affecté en priorité par le "centre de fret". Si cette opération ne réussit pas il sera nécessaire de remettre en cause le programme de développement.

Lutte contre les nuisances

Cette lutte est dans un premier temps nécessairement exprimée en dehors du système transports proprement dit et s'inscrit dans des programmes spécifiques de lutte contre :

- la pollution : par exemple équipements en filtre des pots d'échappement des véhicules routiers, programme de recherche visant le changement de la composition des carburants; de même, l'énergie électrique utilisée à la S.N.C.F. étant source de pollution en amont de cette utilisation, un programme de réduction de la pollution entraînée par la production de l'énergie électrique s'impose probablement.
- les bruits, avec la mise au point technique et la diffusion de systèmes de propulsion silencieux et à défaut l'insonorisation des lieux traversés par les véhicules.
- la congestion, avec des périodes dans la journée ou la semaine d'interdiction de circulation des véhicules routiers, l'instauration de voies réservées sur certaines infrastructures routières surchargées, et pour la S.N.C.F. l'utilisation systématique de la régulation du trafic qui permet de reculer d'une dizaine d'années la saturation de certaines parties du réseau

- les accidents, avec un programme de prévention (conducteurs, véhicules, signalisation), de répression (pénales..).

Ces quatre programmes comporteront la définition de seuils acceptables. Si ces seuils ne sont pas respectés, les politiques de lutte décidées en dehors de la politique des transports proprement dite s'avèrent donc inefficaces. La lutte contre ces pollutions, bruits, congestion, accidents passera alors par des contraintes directes sur l'affectation modale. On définira une norme globale de pollution par véhicule routier par exemple et dès que le seuil sera atteint on modifiera l'affectation modale dans le sens nécessaire pour tenter de restreindre les effets néfastes constatés.

Les mêmes contraintes existent pour la période d'adaptation et pour la période normale. Toutefois durant celle-ci la contrainte économique, c'est-à-dire ici, la diminution du déséquilibre régional, devient plus importante. En effet l'aménagement du territoire se marque aux environs de 1980 par une politique dite de "dépoliarisation" qui vise à restreindre fortement des grandes agglomérations et à favoriser la diversification des activités des petites et moyennes agglomérations, alors que l'habitat est orienté vers des formes moins concentrées. Tout ceci suppose résolu, le problème de la spéculation foncière et mises en place des structures de décision régionales.

Dans ce cadre, les mesures concernant le fonctionnement du système des transports de marchandises devront tenir compte :

- des modifications de la répartition des activités industrielles et de l'habitat sur le territoire pour les favoriser par des programmes de construction, d'entretien, de rénovation des infrastructures,
- des changements intervenus dans les distances moyennes de déplacement de chaque mode afin de définir les nouvelles conditions de gestion du système au niveau régional et les changements à faire subir aux paramètres du modèle d'affectation modale.

Toutefois, il semble que les mesures prises se traduiront par des infléchissements mineurs des orientations prises dans la période d'adaptation et non par une remise en cause profonde. En effet, une plus large répartition des activités sur le territoire nécessitera de se prononcer sur un problème décisif : l'importance du réseau ferroviaire utilisable pour les transports de marchandises et de personnes. Il ne paraît pas réaliste, en ce cas, de dissocier l'un de l'autre type de transport.

Seule une étude fondée sur des "scénarios" d'aménagement du territoire établis par différence de l'hypothèse centrale de dépoliarisation pourra permettre de préparer ce choix, qui devra se fonder également sur les matériels utilisables dans les meilleures conditions (wagons, camions...)

A l'initiative des chambres régionales de frêt, sur certaines liaisons une comparaison des avantages et inconvénients d'une desserte routière régulière et d'une desserte ferroviaire sera effectuée, dont les conclusions pourront donner d'autres éléments de choix. A ces études, chargeurs et transporteurs de tous modes seront largement associés tant au niveau régional qu'au niveau national.

c - Les mesures du scénario C.

Elles seront retracées selon le même schéma déjà utilisé pour les deux autres scénarios.

c-1 AFFECTATION MODALE.

1 - Tarification de l'usage des infrastructures

Jusqu'en 1976, le système de tarification au coût marginal social reste en vigueur sans modification.

Pendant ce temps sera préparé, non une adaptation nouvelle d'un système de tarification mais une réforme totale du système de financement des constructions et entretiens des infrastructures de transport ; ce n'est que subsidiairement que des nouvelles modalités pourraient être employées comme moyen d'orientation de l'affectation modale. En tout état de cause, ce système est sous "contraintes" (cf le paragraphe b).

Le système devra tenir compte de la diversité des situations de l'infrastructure :

- ferroviaire
 - routière
 - autoroutière
 - à navigable
- et de ses différentes utilisations (personnes, marchandises).

Quelques principes généraux peuvent être indiqués :

- la charge de construction et d'entretien de l'infrastructure de transport qui est un équipement collectif doit être supporté en très grande partie par l'ensemble de la collectivité et alimentée par l'impôt général et les impôts locaux. Le recours à des financements privés, s'il s'avère nécessaire, pourra intervenir sous réserve que sa rémunération soit assurée par l'Etat indépendamment du fonctionnement de l'infrastructure,
- le versement par les utilisateurs effectifs d'une taxe d'usage des infrastructures devrait intervenir comme complément, et moyen d'orientation de l'affectation modale.

2 - Tarification des opérations de transport

L'actuelle tarification des opérations de transports sera maintenue un an, tandis que l'on préparera une réforme des tarifs qui pourra s'appliquer dès 1975-1976. Il pourra être distingué :

- des tarifs d'opérations isolées
- des tarifs de contrat au tonnage
- des tarifs de contrat à temps (location)
- des tarifs de transports combinés.

Ces tarifs seront établis pour les trois modes dans la phase d'adaptation par l'administration centrale. Il s'agira de tarifs à fourchette, le prix effectif devant se situer dans la fourchette et étant soumis à publication auprès des chambres régionales de frêt dès qu'elles auront été organisées. Auparavant, les prix seront publiés auprès des B.R.F., bourses d'affrètement et gares S.N.C.F.

Pendant la période normale, ce sont les chambres régionales de frêt qui établissent les tarifs selon les mêmes catégories : une coordination est effectuée au niveau national.

3 - Technique d'affectation

Pendant la période d'adaptation, alors qu'elle ne dispose pas encore de modèle d'affectation modale, il appartient à l'Administration d'établir tous les ans au moins des principes temporaires d'affectation modale en se prononçant sur :

- les inflexions qu'elle entend apporter à la répartition actuelle
- les priorités que les régions lui présenteront en matière de développement ou maintien d'infrastructure de transport, instruments privilégiés de l'aménagement du territoire.

Les bureaux régionaux de frêt, les bourses d'affrètement et les niveaux "région" de la S.N.C.F. seront chargés de l'application de ces directives jusqu'à la création des chambres régionales de frêt.

Vraisemblablement, les services régionaux de l'Équipement devront pendant la période d'adaptation établir une coordination entre les B.R.F., bourses d'affrètement et régions S.N.C.F. afin de favoriser la compréhension et la bonne application de ces principes ainsi que leur adaptation locale.

Pendant cette période, un programme d'étude sera établi permettant d'élaborer un modèle d'affectation modale.

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

- la consommation intermédiaire de transports de différents groupes reconnus comme significatifs dans l'affectation rapportée par exemple à la tonne kilomètre transportée, (ou la valeur au produit..)

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

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

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

- la masse des produits à transporter par groupe,
- la distance moyenne de transport par mode,
- le volume des investissements et des opérations de gros entretien des infrastructures de chaque mode de transport rapporté à la tonne kilomètre effectuée,
- le coût de transfert prenant en compte les opérations de transport et les opérations terminales,
- le parc global (tous modes et tous régimes juridiques d'exploitation).

Le modèle est établi sous les contraintes indiquées plus haut.

Dans la phase normale, les résultats du modèle permettront d'établir des directives nationales d'affectation, que les chambres régionales de frêt devront adapter aux conditions concrètes locales de capacité de transport et de besoins en transport. Tous les six mois, elles publieront un règlement diffusé aux chargeurs et aux transporteurs indiquant par grandes catégories de marchandises, de distances, d'origine et destination les possibilités offertes. Il leur appartient également de proposer à l'échelon central les éléments nécessaires à la remise à jour périodique des résultats du modèle, qui doit être effectué tous les ans, sauf accident.

4 - Capacité de transport

Un système concernant tous les modes entrera progressivement en vigueur.

Pendant la période d'adaptation, un système d'autorisations de transport valables 6 ans, incessibles, concernant tous les véhicules de transport routier de plus de 5,5 T de C.U. et par voie d'eau sera mis en place. Ces autorisations sont délivrées aux entreprises en fonction de deux critères :

- adaptation du matériel (cf contrainte n° 1)
- application de la réglementation sociale (cf contrainte n°2)

Ce système remplace pour la route, celui des licences.

Le remplacement des licences par des autorisations de transport pourra donner lieu à des indemnisations, si les licences s'avéraient non amorties (licences nouvellement délivrées). Si la capacité de transport offerte par la route dépasse les besoins, l'autorisation de transport pourrait être refusée lors de la demande de renouvellement

Ce sont les services de l'Administration qui seront chargés d'effectuer la délivrance de ces autorisations ; toutefois, pendant la période normale, c'est aux chambres régionales de frêt de procéder régulièrement à l'évaluation de la capacité de transport "tous modes" nécessaire à la satisfaction sans à coup des besoins en transport de la circonscription dont elles ont la charge, et en conséquence, d'indiquer les limites dans lesquelles ces autorisations pourront être renouvelées.

La capacité de transport ferroviaire est définie selon les procédures un peu différentes, la coordination avec les autres modes étant réalisée :

- par l'Administration au niveau national
- par les chambres régionales au niveau local.

En effet, dès le début, il est prévu que la S.N.C.F. établisse tous les ans un plan glissant d'investissement en matériel roulant auquel l'Etat devra donner son accord et au financement duquel il pourra participer. Le plan est établi pendant la période d'adaptation à partir des indications des régions S.N.C.F., pendant la période suivante après que les chambres régionales aient effectué leurs évaluations de capacité de transport nécessaire aux régions.

Il faut signaler que les techniques combinées font l'objet d'un plan de développement particulier pour lequel une aide spécifique de l'Etat est prévue.

c- 2 - Institutions et organisations professionnelles.

Un office national de la route sera créé pour être l'un des gestionnaires des chambres régionales de fret alors que le C.N.R., le C.N.L. et le Comité national des commissionnaires de transport disparaissent. Cet office est un organisme para-public.

Le Conseil d'Administration est composé de trois groupes :

- les représentants d'entreprises de transport routier,
- les représentants des chargeurs utilisateurs de la route,
- les représentants des salariés des entreprises de transport

Un conseil de contrôle est nommé par les Pouvoirs Publics.

Un office national des transports par voie d'eau créé en remplacement de l'O.N.N. et sur le même schéma que l'office national de la route sera partie prenante à la gestion des chambres régionales de fret.

Que sont donc ces chambres régionales de fret, véritables pierre d'angle de l'organisation des transports dans ce scénario ?

Mis en place au cours de la période d'adaptation, ces organismes nouveaux prennent les attributions traditionnelles des B.R.F. et bourses d'affrètement qui sont supprimées mais ont des fonctions supplémentaires dépassant largement le cadre actuel du système d'affrètement, puisque leur compétence s'étend à tous les modes de transport.

Le rôle spécifique des chambres régionales de fret est le suivant :

- évaluation régulière des capacités en transport de la région et de ses besoins,
- organisation des transports internes en priorité par les capacités locales,
- affectation des demandes de transport en faveur des différents modes le transport privé routier ou par voie d'eau étant considéré comme le reliquat non affecté, publication tous les six mois d'un règlement adaptant l'affectation à la région concernée, faciliter la recherche de fret de retour,
- délivrance de bordereau pour toute opération de transport aux fins de contrôle et de statistique,
- analyse et publication des statistiques régionales permettant de voir en cours d'année comment l'affectation est respectée et ses points difficiles soit localement soit pour l'ensemble régional,
- proposition à l'échelon de planification de toute révision des principes d'affectation modale qui semblerait nécessaire au cours de l'année, après en avoir saisi, le niveau administratif (et politique si besoin est) régional,
- la mise à jour régulière des barèmes de tarifs obligatoires modulés selon les régions, les distances, la valeur de la marchandise etc...

.../...

Les chambres régionales de frêt seront donc des organismes de régulation qui orientent la demande de transport vers l'offre par la publication de documents semestriels

- qui adaptent cette demande dans les cas difficiles (période de pointe etc..) grâce à un réseau de télécommunications
- qui surveillent le bon fonctionnement des transports de marchandises en regard aux critères énoncés.

Un transporteur n'a jamais à se rendre à la chambre régionale, et n'a pas normalement à la contacter avant d'effectuer son transport : il est saisi directement par le chargeur, connaissant le règlement comprenant les principes d'affectation modale adaptés à la région, le transport fait l'objet d'un bordereau à postériori.

Les chambres régionales de frêt sont des établissements publics, dirigés par un agent de l'Etat nommé par le ministère de tutelle. Le personnel est assermenté, issu des corps de l'Administration. Un conseil d'une vingtaine de personnes représentant les professionnels (routiers, ferroviaires, voie d'eau) et une commission de contrôle ont à connaître au début et en fin d'année de la gestion interne de ces chambres et des décisions prises par elles en matière d'organisation des transports.

Une fédération nationale des chambres régionales de frêt présidée par un haut fonctionnaire assure la coordination des actions des chambres régionales, et en particulier, la mise en place du système de téléinformatique qui reliera entre elles les chambres de frêt.

Répression des fraudes.

Elle se fait par un système d'appel, dont la procédure très simplifiée pourra être calquée sur celle du recours pour excès de pouvoir : la partie qui s'estime lésée par une décision de la chambre régionale ou par l'attitude d'une autre partie au transport saisit la chambre régionale en lui demandant de rectifier la situation.

En cas d'absence de réponse dans un délai de 15 jours, la partie lésée exerce son recours devant le tribunal administratif en demandant une annulation de décision ou un changement de décision à l'exclusion de toute demande d'indemnité qui peut faire l'objet d'une autre procédure exclusive de celle-ci.

L'ensemble de cette organisation devra probablement être adapté dans le temps au fur et à mesure que les diverses fonctions décrites plus haut entreront en jeu.

c-3 Structures et activités des entreprises de transport et auxiliaires de transports

De fortes mutations devront se réaliser là aussi.

Les transporteurs routiers.

Le respect des contraintes sociales précédemment citées conduira à mettre en oeuvre un programme de regroupement des entreprises tel qu'à la fin de la période d'adaptation 20 % au plus des entreprises aient moins de 10 personnes employées.

Ce programme pourrait être réalisé dans le cadre d'une convention passée entre l'Etat et les représentants des associations professionnelles où les problèmes d'indemnisation des propriétaires et de reclassement des salariés seraient traités.

Les loueurs de véhicules routiers.

Dans la période d'adaptation, leur rôle reste important, mais devrait tendre à décroître, car la régularisation des pointes de trafic devrait intervenir. Ils seront traités comme des transporteurs publics et dépendront comme tels de l'office national de la route.

Les Commissionnaires de transport.

Pour l'affrètement, leur rôle devrait diminuer voire disparaître puisque la chambre régionale de frêt pourra au fur et à mesure de son développement assurer des activités commerciales, de courtier. Les modes de rémunération de ces auxiliaires seront en tout état de cause réglementés.

Certains pourront se reconvertir comme transporteur mais d'autres pourront intervenir comme service logistique du transporteur et agir en son nom auprès de la chambre pour organiser des transports complexes.

Pour le groupage, il sera procédé au niveau régional à une affiliation des entreprises effectuant à titre d'activité principale du groupage au sein d'une fédération régionale de groupage. Ces fédérations pourraient se réunir au plan national dans une association ou une confédération.

Les transporteurs par voie d'eau.

Un programme de réduction de l'artisanat devrait permettre de diminuer en trois ans de 10 % le nombre des artisans, en particulier en améliorant les conditions de leur arrêt d'activités.

Parallèlement un programme d'association des artisans en vue de leur faire constituer en pools des petites flottes développera des actions de formation permanente, des incitations financières sous forme de subvention à la modernisation du matériel. Il sera probablement nécessaire de favoriser l'affectation de certaines catégories de marchandises à ce mode sur des parcours où il existe et, pour cela, de faire sur les petits canaux, des travaux de gros entretien et d'accélérer la réalisation des grandes liaisons nationales ou internationales à grand gabarit.

Les courtiers de frêt.

Leurs activités se restreindront alors que se développera le rôle des chambres régionales de frêt. Certains deviendront avant tout des transporteurs. D'autres pourront agir comme mandataires du chargeur auprès de la chambre régionale dans les cas d'organisation de transports complexes ou internationaux.

La Société Nationale des Chemins de Fer.

Pendant la période d'adaptation, elle procédera à un examen de l'ensemble des postes causes de déficit ou de retard dans l'amélioration de la productivité. Cela débouchera sur une clarification plus poussée des comptes de la Société qui permettra d'analyser la situation de toutes les lignes "déficitaires" en liaison avec les politiques régionales de développement.

Le maintien de toute ligne ou son amélioration impliquera de la part des chambres régionales une affectation prioritaire des transports empruntant cet axe sur le moyen ferroviaire, compte tenu des options prises concernant le transport de voyageurs.

La S.N.C.F. participe à la gestion des chambres régionales de fret, qui prendront notamment en charge le traitement des titres de transport.

La plupart de ces évolutions seront fortement amorcées dès le début de la période d'adaptation et se poursuivront ensuite. Il est vraisemblable de prévoir que la période normale de ce scénario verra peu à peu se stabiliser ces évolutions.

c-4 Conditions de travail et de rémunération des salariés des entreprises, les artisans, la formation professionnelle.

La politique sociale est considérée comme "contrainte" ; ces dispositions constituent des obligations auxquelles les entreprises doivent se plier.

Les Pouvoirs Publics, après les consultations nécessaires, édicteront donc des réglementations concernant en particulier :

- les horaires de travail, temps de repos des salariés notamment les chauffeurs, le personnel navigant et roulant,
- les niveaux et structures des rémunérations des salariés (pour tous les modes),
- les niveaux de qualification requis principalement pour les chauffeurs routiers, les salariés et artisans de la voie d'eau,
- l'adaptation quantitative et qualitative des effectifs de la S.N.C.F.

Un programme de formation permanente permettra aux salariés (cadres et non cadres) et aux dirigeants d'entreprise de recevoir les formations techniques et économiques qu'ils pourraient souhaiter. Il sera veillé à ouvrir autant que possible l'éventail des enseignements et à favoriser les échanges de connaissance d'un mode à l'autre.

c-5 Infrastructures et équipement.

En même temps que sera élaboré le modèle d'affectation modale, les Pouvoirs Publics mettent en effet en place un système d'étude destiné à déterminer dans quel sens l'offre de transport devra évoluer à terme.

Cette réflexion portera avant tout sur les caractéristiques des différents réseaux de transport : pour chaque réseau seront étudiées trois hypothèses :

- maintien en l'état
 - augmentation
 - diminution
- croisées avec une hypothèse supplémentaire d'amélioration qualitative;

Les coûts seront chiffrés, et rapprochés des objectifs et des contraintes qui régissent le modèle d'affectation modale.

C'est ainsi qu'il sera possible de proposer au décideur politique plusieurs versions possibles d'ensembles de réseaux de transport, remplissant tout ou partie des objectifs et des contraintes, entre lesquels il effectuera un choix en tenant compte des coûts. C'est dans cette perspective que seront décidés :

- le maintien ou la régression du réseau Freycinet
- la construction éventuelle de nouvelles voies navigables à grand gabarit
- le réseau ferré de transports de marchandises
- l'affectation au transport routier de marchandises d'une part privilégiée du réseau routier et autoroutier.

Les prévisions sommaires de trafic faites dans la suite de l'étude laissent à penser que dans le cas de ce scénario une partie importante du réseau Freycinet serait maintenue en service à terme ainsi que bon nombre de liaisons transversales de la S.N.C.F.

Toutefois, les décisions en matière d'infrastructure ayant évidemment de très lourdes répercussions sur le trafic, il n'est pas possible ici de confirmer absolument ces tendances.

La définition de ces réseaux d'infrastructures, leurs mises en place, leurs évolutions ne pourront pas être dissociées des études d'une part, des dispositions choisies d'autre part en matière de financement de leur construction et de leur entretien dont il a été fait état par ailleurs (cf paragraphe sur la tarification de l'usage des infrastructures).

Si les études en ces domaines peuvent largement avancer dans la première période et les premiers choix réalisés, des ajustements dans le temps par une révision périodique (5ans) auront lieu.

Il sera nécessaire également de réaliser au plus tôt l'équipement téléinformatique qui reliera entre elles les chambres régionales de fret.

c-6 Nuisances, sécurité.

Là aussi, la suppression des nuisances, la recherche d'un seuil accru de sécurité sont poursuivies par des programmes spéciaux dont les dispositions sont des contraintes pour le transport. Ils ont été décrits plus haut dans le paragraphe b. Il faut toutefois rappeler que si ces programmes s'avéraient insuffisamment efficaces, des taxes supplémentaires assimilables à une "amende" pourraient être levées à la source de la "nuisance" ou de l'insécurité. Ces taxes, particulièrement lourdes, auraient un caractère exceptionnel.

c-7 Système d'information.

Dès la période d'adaptation il appartiendra à l'Administration de se doter d'un appareil statistique amélioré par :

- le recensement général des entreprises effectuant du transport pour compte propre, permettant d'avoir des indications sur le chiffre d'affaires "transports", le parc de véhicules, le personnel affecté, ses rémunérations etc..
- l'augmentation du taux de sondage annuel sur la base du parc de véhicules de transports routiers privés et publics,
- (ce qui est déjà prévu par ailleurs) l'extension des enquêtes portant sur les coûts entraînés par les opérations de transports,
- des enquêtes sur les conditions de travail des salariés.

Ce sont les chambres régionales de fret qui sont à la base d'un recueil et de l'exploitation systématique des données. Ce n'est donc qu'au cours de la période normale qu'un tel système pourra être organisé et géré.

c-8 Contrôles de l'Etat.

L'Etat effectuera un contrôle général des opérations de transport, des comptabilités d'entreprises, des conditions de travail des personnels. Ce contrôle jouera dès la première période selon les formes actuelles ; il s'adaptera peu à peu aux nouvelles dispositions de la politique.

Dès la période d'adaptation, un système spécifique visant à la répression des fraudes sera mis en place. Les procédures imaginées sont décrites plus haut, elles sont très proches du recours pour excès de pouvoir.

c-9 Le transport pour compte propre.

Sa capacité sera limitée:

- de fait, car ce système favorise une bonne adaptation des moyens en transport aux besoins sans le recours au transport privé,
- de droit, car les autorisations de transport délivrées sont liées au critère d'utilisation.