

DEREGLEMENTATION : UN EXEMPLE AMERICAIN

Sylvie BENARD

Rédigé à partir des articles de Jack DUCHEMIN* "Y -aura-t-il encore des trains en l'an 2000" (juillet 1987) et "la déréglementation américaine dans les chemins de fer" (août 1987).

L'effet de ricochet de la déréglementation du transport aérien américain

dans une analyse de l'évolution du secteur des transports aux Etats-Unis depuis 1978, Jack DUCHEMIN montre que le secteur des transports en Europe sera inévitablement et à court terme déréglementé par une sorte d'effet de ricochet de la déréglementation du transport aérien américain.

En s'étendant aux relations internationales des compagnies aériennes non américaines, la déréglementation touchera le marché intérieur de ces compagnies qu'elles soient françaises ou d'autres pays européens. Elle introduira les mécanismes concurrentiels d'ajustement de l'offre et de la demande dans l'ensemble du secteur des transports terrestres, fer, route, voie d'eau et pourquoi pas la mer. On imagine mal en effet que les compagnies aériennes françaises aient deux politiques d'offre ; l'une souple et variable, modulée en fonction de la demande du marché sur leur réseau international, l'autre rigide, fixée par une réglementation gouvernementale de droits de trafics et de tarification, sur leur réseau intérieur.

Déréglementation dans les compagnies aériennes américaines = - réduction des salaires - augmentation de la productivité - diminution des effectifs

On peut, constater que les principaux modes de transport terrestre américains - compagnies d'autobus spécialisées dans le trafic longue distance, entreprises de camionnage, compagnies de chemins de fer - ont subi le choc de l'environnement concurrentiel introduit en 1978 par l'Acte de Déréglementation du Transport Aérien et que se dégagent, à l'instar du secteur aérien, des effets positifs pour le consommateur (baisse des prix de transport en dollars constants) et des effets positifs pour le producteur (évolution vers une meilleure couverture des charges par les recettes, ou réalisation de bénéfices), effets souvent accompagnés d'une meilleure qualité de service et de nouvelles relations de travail au sein des entreprises.

Le Staggers Rail Act. du 14-10-1980

Que s'est-il passé depuis octobre 1980 aux Etats-Unis avec l'approbation par le Congrès du " STAGGERS RAIL ACT" ?
L'auteur décrit brièvement la situation juridique et économique des chemins de fer américains avant 1980. Bien que confié à de nombreuses sociétés privées et semi-privées, le transport ferroviaire américain présente au moins deux caractéristiques importantes que l'on retrouve dans les réseaux européens :

* Conseiller Commercial.
Services de l'expansion économique aux Etats-Unis
Ambassade de France à Washington

- déclin de la position monopolistique des chemins de fer sur le marché des transports (en 1916 les chemins de fer américains transportaient plus de 77 % du tonnage total des marchandises et 98 % du trafic total des voyageurs).

- forte réglementation du secteur contrôlée par l'Interstate Commerce Commission "ICC" créée en 1887 (fixation des tarifs minimum et maximum, prohibition des pratiques de dumping, contrôle des abandons de lignes et des fusions, etc...) avec obligations de service public et responsabilité du transporteur de bonne fin de la "chose" transportée.

Une série de faillites de compagnies de chemins de fer jointe à la pression concurrentielle de la route et surtout de l'avion amena au vote de la principale loi de déréglementation du transport ferroviaire, le Staggers Rail Act, du nom du sénateur démocrate de West Virginia.

Qu'ont fait les compagnies ferroviaires américaines ?

La Loi STAGGERS supprime les obligations de service public et accorde aux transporteurs ferroviaires la liberté de fixer leurs tarifs. Quelles en sont les conséquences sur le chemin de fer aux Etat-Unis ?

Les trains de voyageurs

10 ans avant la Loi Staggers, les transports de voyageurs étaient réorganisés par le Rail Passenger Service Act qui créait la société semi-publique National Railroad Passenger Corporation, dite "AMTRAK", chargée de la desserte voyageurs longue distance.

Les dessertes voyageurs de banlieue, largement concurrencées par la voiture, sont depuis assurées par de petites sociétés privées pouvant bénéficier de subventions ou de prêts des autorités locales concernées et parfois de l'Etat Fédéral.

L'AMTRAK est une société semi-publique, (les membres de son Conseil d'Administration proviennent du secteur privé) ayant le monopole du trafic intervilles : potentiel à desservir -(500 gares réparties sur tout le territoire américain, réseau disponible -40 000 km (depuis 1976 le corridor Washington - Boston appartient à l'AMTRAK) le reste du réseau étant loué à des compagnies ferroviaires de marchandises.

Les résultats d'AMTRAK en 1984 :

-6^{ème} transporteur de passagers derrière 4 compagnies aériennes et Greyhound avec 20 millions de voyageurs dans un contexte de très vive concurrence ;

- couverture de 60 % des dépenses par les recettes.

Les moyens mis en oeuvre par AMTRAK dès sa création puis développés après la loi de déréglementation sont, parmi les plus importants :

- une politique ambitieuse d'investissement échelonnée sur 7 ans concernant le renouvellement du matériel roulant (wagons et locomotives), la modernisation des gares, la formation du personnel ;

- une libre fixation des prix avec une gamme étendue de tarifs établie comme pour l'aérien selon de nombreux paramètres ;

- une billetterie nominative et un système de réservation des places permettant l'interconnexion avec les réseaux informatisés des compagnies aériennes, des chaînes d'hôtels et des sociétés de location de voitures ;

- une offre de qualité de service et de confort que ce soit dans les trains ou dans les gares se voulant comparable à celle du transport aérien (contrôle de l'accès aux quais par exemple) ;

- une amélioration des vitesses commerciales sur les axes importants.

AMTRAK sera-t-elle t privatisée comme le propose le gouvernement américain ? Y -aura-t-il restructuration du réseau ferroviaire ? le marché sauvera-t-il les trains de voyageurs en l'an 2000 ?

Les trains de marchandises

Les Etats-Unis comptent plus de 400 entreprises de transport de marchandises par fer (400 petites et 20 très grandes), toutes de statut privé et toutes spécialisées dans le transport de marchandises. On peut les citer en exemple car ce sont des sociétés qui font des bénéfices. Le chemin de fer est le 1er transporteur de marchandises sur le marché américain : 35 % des tonnes-kilomètres et 29 % des tonnes transportées devant la route, la voie d'eau et les oléoducs, ou encore par rapport à la route seul le train prend 60 % du trafic en tonnes-kilomètres à l'inverse du partage modal en Europe.

Le Staggers Rail Act a permis aux compagnies ferroviaires américaines de transport de marchandises qui voyaient leur taux de profit diminuer, d'adapter très rapidement leur offre afin de retrouver le niveau antérieur de bénéfices. L'analyse faite dégage les principes qui ont sous-tendu l'insertion de ces compagnies dans le marché concurrentiel des transports :

Le transport des marchandises par le train aux Etats-Unis (chiffres cités dans l'étude) :

Année	77	81	84	85
Chiffres d'affaires (millions \$ 85)	568	1585	2592	1748
Taux de rentabilité l'investissement	Neg.	3,78	5,57	3,76
Vitesse moyenne par miles/heure	19,8	19,0	21,4	21,9
Prix à la tonne (tous produits \$ 85)	22,4	23,6	20,5	20,2

- être à l'écoute et au service du client en offrant des produits nouveaux et en privilégiant la qualité du service rendu (ainsi possibilité du suivi informatique par le chargeur de sa marchandise avec modification à tout moment de la destination) ;

- se consacrer uniquement à la prestation de transport et offrir une gamme étendue de services logistiques (le Burlington Northern se dégage progressivement de l'acquisition du matériel roulant et de l'entretien des voies, préférant payer pour leur usage des redevances à des sociétés spécialisées) ;

-améliorer la compétitivité en réduisant les effectifs et les salaires, mesures accompagnées d'un assouplissement des règles de travail et d'un intéressement des cheminots aux bénéfices ;

- susciter l'adhésion de tous les employés à la vie de l'entreprise "en déléguant les responsabilités et les décisions au plus bas niveau possible, en encourageant les initiatives et surtout en augmentant les actions en capital de la compagnie possédées par les cheminots" (pour l'Union Pacific l'informatisation des postes de travail a induit un changement important des rapports cadres-employés) ;

- s'attaquer au marché du transport combiné perçu comme un atout décisif dans la bataille de la concurrence pour gagner du fret, en innovant dans les matériels roulants (avantages du Roadrailer-semi-remorque mi routière - mi ferroviaire), dans la conception des terminaux (1 minute pour charger ou décharger un conteneur, 12 minutes pour le faire transiter avec un tracteur routier sur le terminal y compris les transmissions d'informations à l'entrée et à la sortie), dans l'utilisation des gabarits et dans la politique commerciale du transport intermodal.

Le cas de la société CONRAIL (Consolidated Railway Corporation) créée en 1975 après approbation du Congrès avec participation majoritaire de l'Etat Fédéral (85 % des actions) est remarquable. Partie des restes de 7 compagnies de chemins de fer en faillite, CONRAIL est le 4^{ème} réseau ferroviaire américain, s'étend sur 14 Etats. Elle est privatisée depuis mars 1987. C'est une société qui réalise des bénéfices. Cette compagnie a accompli beaucoup d'efforts : restructuration des lignes héritées de Penn Central, Reading, Lehigh Valley, Central of New Jersey, Lehigh and Hudson River, Ann Harbor et Pennsylvania avec abandons, ventes ou subventions locales des lignes déficitaires ; accords avec les syndicats. En contrepartie elle a eu en main i beaucoup d'atouts, et non des moindres : couverture des coût de protection de l'emploi par le gouvernement fédéral , suppression de l' obligation de transporter des voyageurs, restructuration du capital de la compagnie et exonération d'impôts".

En 1981, l'entreprise n'est plus déficitaire et enregistre un excédent de 39 millions de dollars malgré un trafic en diminution.

En 1986, les bénéfices s'élevaient à 431 millions de dollars , estimés à 208 millions sans les avantages notamment fiscaux. L'avenir dira si CONRAIL progresse dans la réalisation de bénéfices.

En marché concurrentiel le train peut faire des bénéfices... avec des ajustements obligatoires .

On peut se demander si l'exemple des compagnies américaines de chemins de fer contaminées par la déréglementation de la voie aérienne puis confrontées à leur propre déréglementation, ne soulève pas les questions du monopole "réglementaire" du transport ferroviaire, de séparation des services voyageurs des services marchandises, ne conduit pas à envisager des solutions dissociant le transport proprement dit des infrastructures, à exploiter les potentialités du transport combiné et à regarder du côté des matériels innovants. ■