

1876m907/4
(1913)

Service du Budget

Etude sur les
tarifs

3 décembre 1943.

S.N.C.F.

Service du Budget

-:-:-:-

NOTE

pour Monsieur le Secrétaire Général

-:-:-:-

Evolution des tarifs de chemins de fer
et des prix

L'influence de la cherté des tarifs sur le trafic ne me paraît pas évident.

Il n'est guère contestable que le trafic décroît lorsque la cherté des tarifs croît ou inversement. Mais cela ne veut pas dire qu'il y ait entre les deux phénomènes une relation de cause à effet.

Le trafic croît normalement en période d'activité économique, c'est-à-dire en période de hausse des prix. Mais la hausse des prix, lorsqu'elle n'est pas accompagnée d'une augmentation de tarifs en valeur absolue, entraîne une diminution de la cherté des tarifs.

Il n'est donc pas surprenant qu'il y ait concomitance entre les hausses des trafics et les diminutions de la cherté des tarifs et inversement entre les baisses de trafic et les augmentations de la cherté des tarifs.

...

Mais ces mouvements simultanés me
paraissent être liés l'un et l'autre
aux variations de l'activité économique.

Votre bien dévoué,

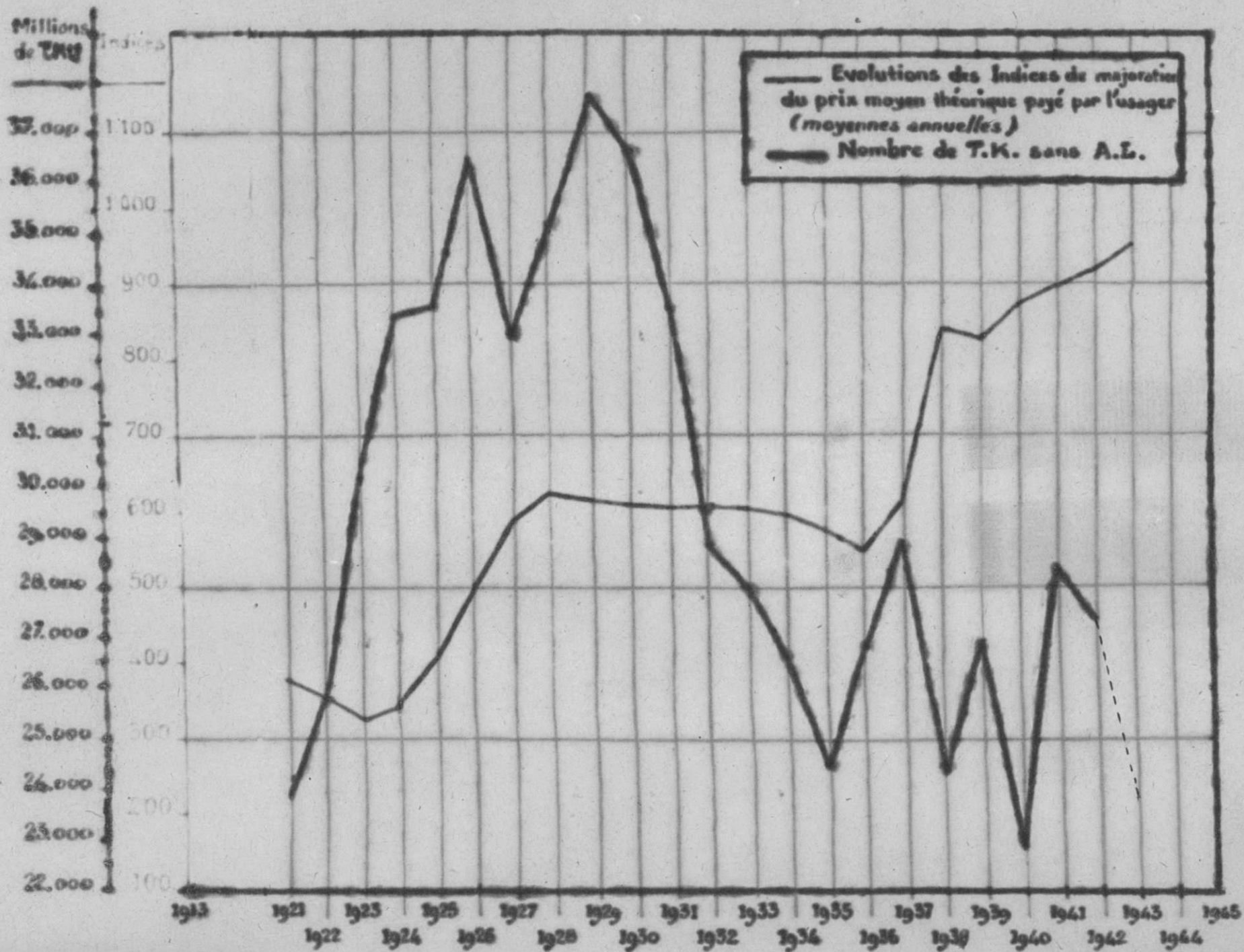
Le Directeur du Service du Budget,

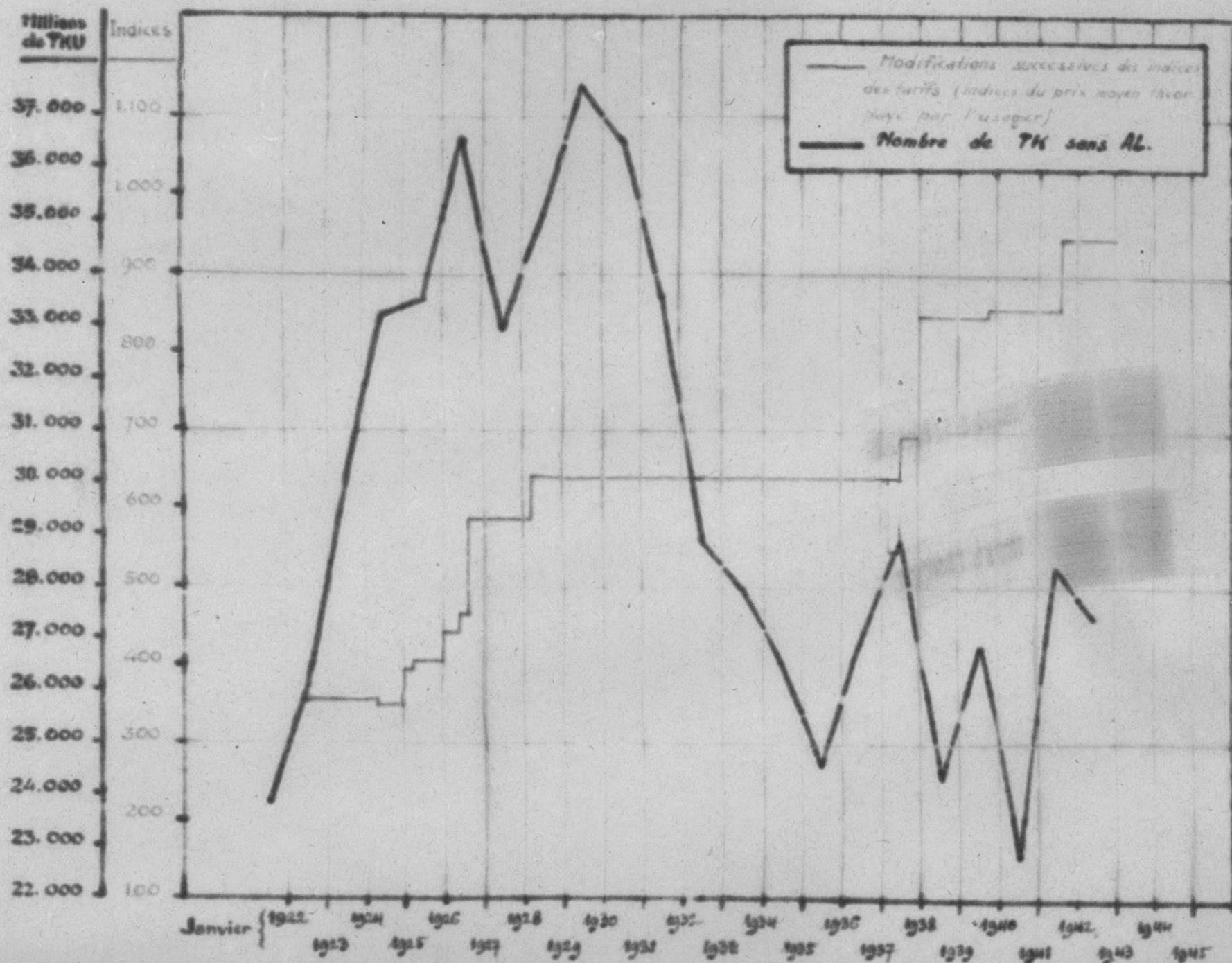
Dates	Montant de la majoration des tarifs (par rapport aux prix antérieurs)	Indice du prix moyen fictif payé par l'usager au moment de la modification des ta- rifs (1)
<u>TARIFS VOYAGEURS</u>		
1913	"	100
avril 1918	25 %	125
février 1920	34 %	176
mars 1924	40 %	247
janvier (1925		
mars (1926	34 % (2)	330 (2)
août (1937		
juillet 1937	20,5 %	489
janvier 1938	21,9 %	625
août 1938 (3)	4,5 %	653
août 1940 (4)	10 %	721
juillet 1941	18 %	854
octobre 1942	22,5 %	1.060
<u>TARIFS MARCHANDISES</u>		
1913	"	100
1918	77,5 % (5)	177,5
février 1920	32 %	341
mars 1924	12,6 %	384
janvier (1925	11, %	428
mars (1926		
janvier (1926	40 %	589
mai (1926		
août (1926		
mars 1928	12 %	640
juillet (1937		
août (1937	25,7 %	693
janvier 1938	24 %	845
octobre 1938	0,46 %	"
octobre 1939	2 %	847
juillet 1941	10 %	945
février 1943	0,907 %	"

- (1) Ces indices tiennent compte des modifications survenues depuis 1913 dans la structure du trafic ainsi que des majorations ou réductions d'impôts intervenues entre chaque modification de tarifs.
- (2) Moyenne des trois augmentations.
- (3) Institution des frais de gare et de contrôle.
- (4) Suppression des A.R.
- (5) Majoration moyenne.

MARCHANDISES

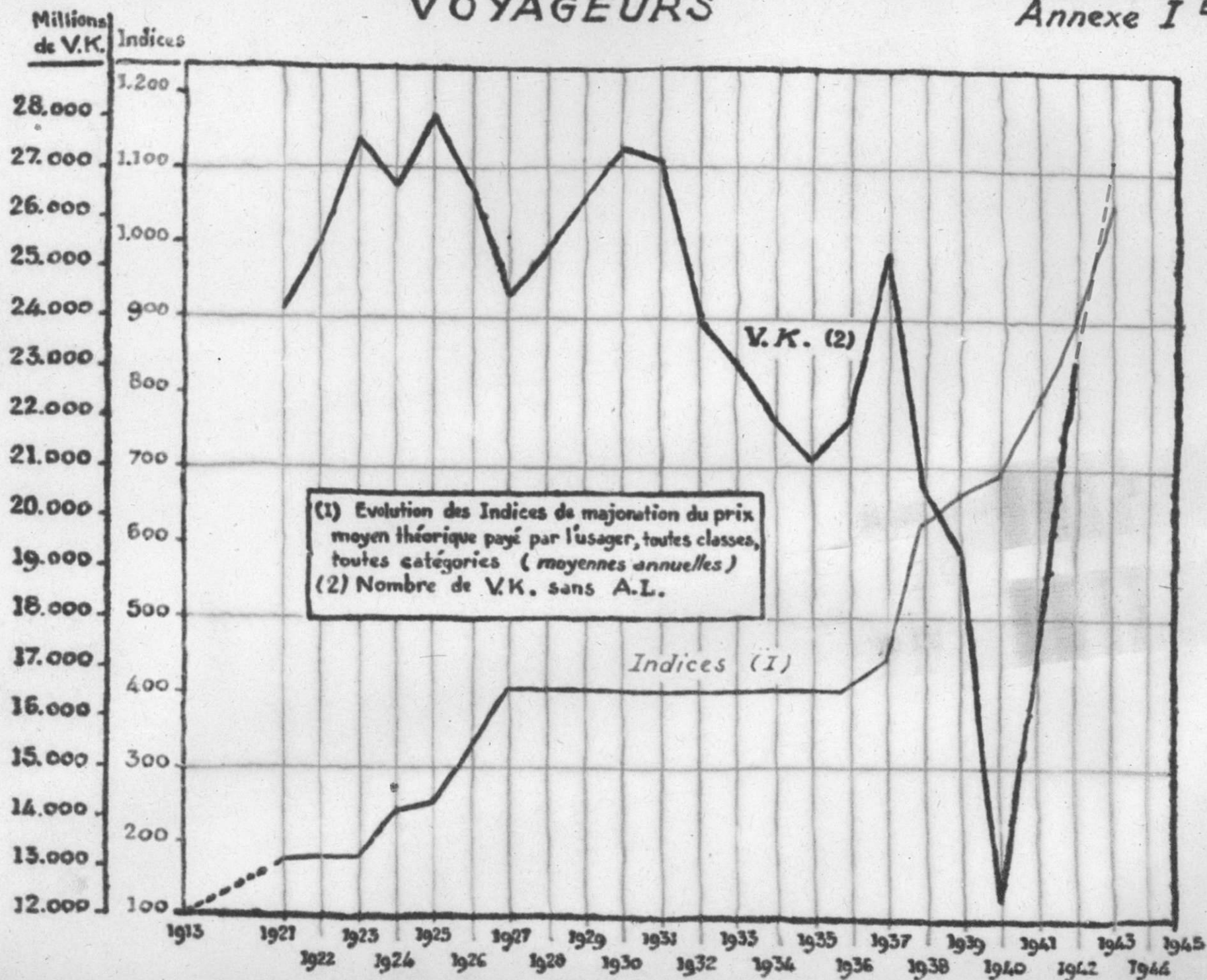
Annexe 1^{re}





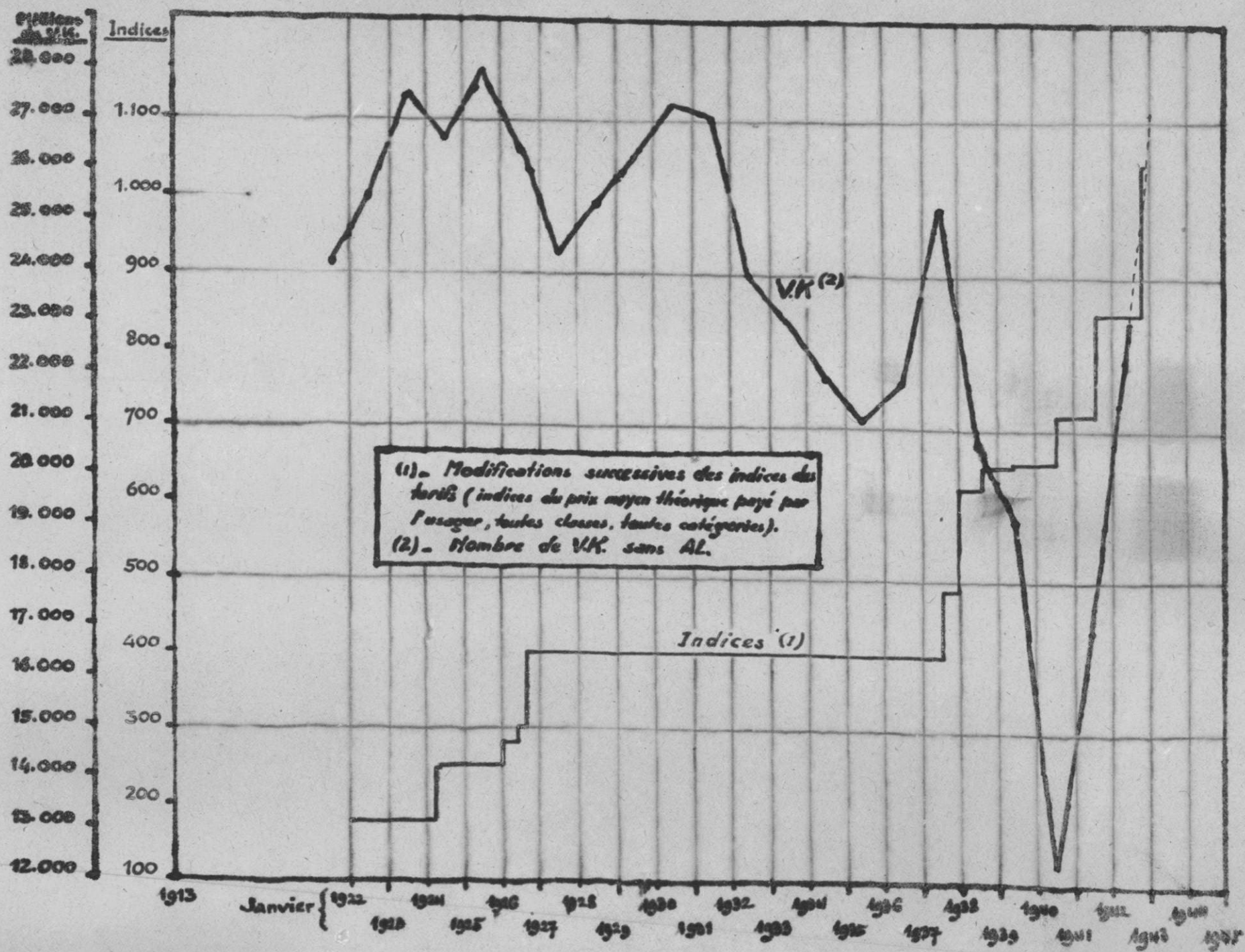
VOYAGEURS

Annexe I^E

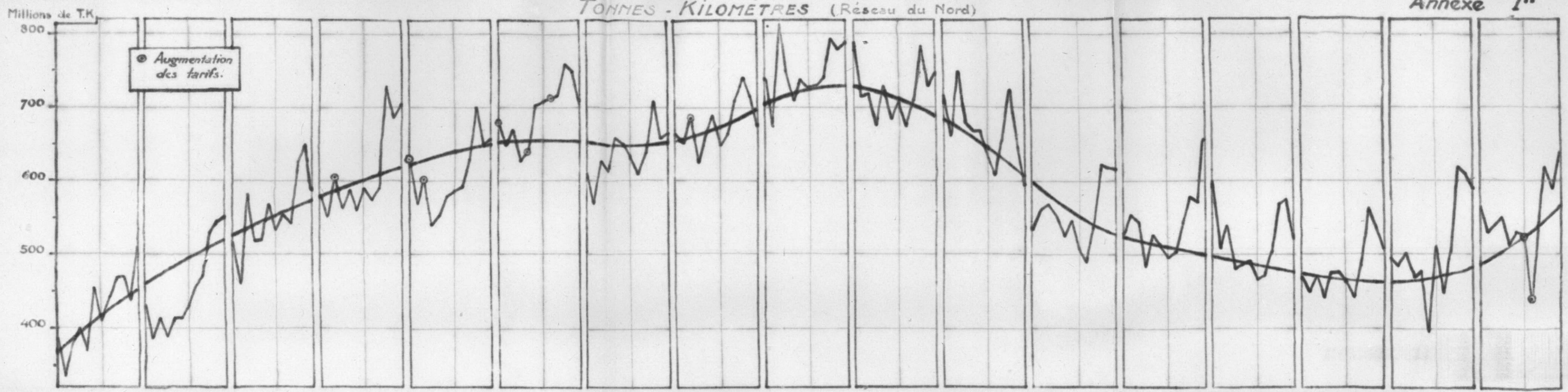


VOYAGEURS

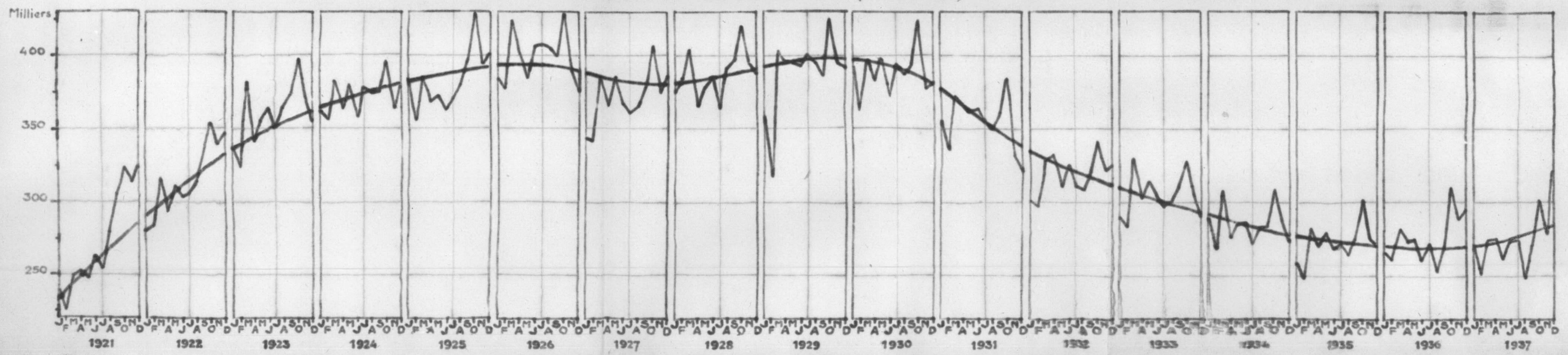
Annexe 10



TONNES - KILOMÈTRES (Réseau du Nord)



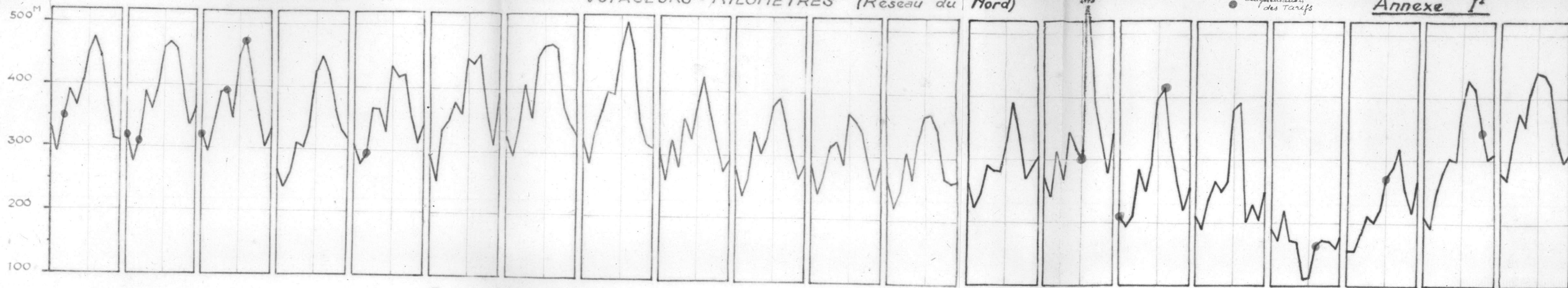
WAGONS CHARGES P.V. (Réseau P.L.M.)



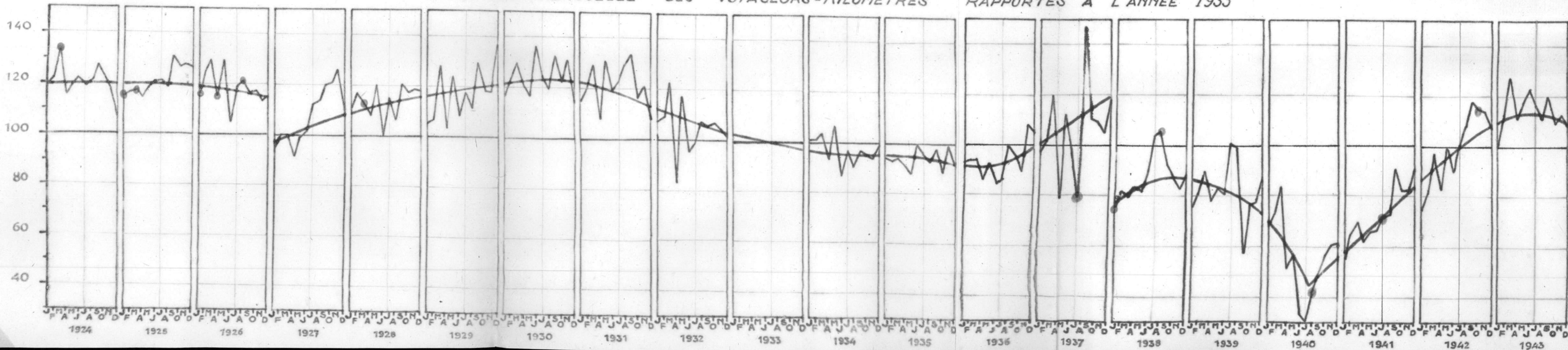
VOYAGEURS - KILOMÈTRES (Réseau du Nord)

● Augmentation des Tarifs

Annexe 1^{re}



ÉVOLUTION MENSUELLE DES VOYAGEURS-KILOMÈTRES RAPPORTÉS À L'ANNÉE 1933



2ème Partie - Evolution des tarifs de chemin de fer et des prix.

I - On trouvera en annexe II A un graphique qui donne, pour la période 1921-1943, l'évolution comparée de l'indice des tarifs voyageurs (prix théorique payé par l'usager - base 100 en 1913) et de l'indice du coût de la vie (Indice Statistique Générale de la France jusqu'en 1939, puis indice donné par la "Conjoncture Economique et Financière"). Une annexe analogue, annexe II B, a été préparée pour les tarifs marchandises; toutefois, la comparaison est faite avec les prix de gros au lieu du coût de la vie.

Le graphique II A montre que les tarifs voyageurs, tout en suivant une évolution parallèle à celle du coût de la vie, sont constamment demeurés inférieurs à celui-ci.

Nous avons représenté en annexe II C un graphique qui donne, pour les voyageurs, l'évolution de l'écart relatif des deux indices "tarifs" et "coût de la vie" (différence entre les deux indices rapportée à l'indice "tarifs").

On constate que la période 1921-1943 peut, à ce point de vue, être divisée, en gros, en trois périodes : 1921-1927, 1927-1938 et 1938-1943.

Au cours de la première période, et aux variations annuelles près, l'écart relatif a baissé; on a donc fait un effort pour rapprocher le niveau des tarifs voyageurs de celui du coût de la vie.

La seconde période se caractérise en moyenne par une certaine constance de l'écart relatif; elle correspond d'ailleurs à une époque où les tarifs n'ont pas baissé, sauf au cours de la dernière année, et où le coût de la vie a peu évolué.

La troisième période qui correspond à celle des hostilités voit au contraire s'accroître l'écart relatif entre le niveau du coût de la vie et le niveau des tarifs voyageurs. En réalité, au cours de cette dernière période, l'écart réel est vraisemblablement plus fort que l'écart enregistré; il semble en effet raisonnable d'admettre que l'indice officieux du coût de la vie que nous avons dû utiliser en l'absence d'indice officiel pêche par défaut.

De ces quelques observations, il semble que l'on puisse dégager les deux idées suivantes :

- Malgré les hausses successives de tarifs intervenues au cours de ces dernières années, l'écart relatif entre le niveau des tarifs et celui du coût de la vie s'accroît.

- L'existence d'un écart entre le coût de la vie et le niveau des tarifs n'est pas un fait nouveau, il résulte de l'insuffisance de la réadaptation des tarifs au lendemain de la guerre 1914-1918. Il y a là une leçon que nous ne devons pas oublier dans un prochain avenir.

Le graphique II B relatif aux marchandises présente un aspect différent de celui du graphique II A qui avait trait aux voyageurs; les tarifs marchandises sont loin d'avoir évolué comme les prix de gros; à part deux périodes de hausse (1923-1928 et 1936-1938) les tarifs marchandises sont restés à peu près constants. Le niveau des prix de gros, au contraire, a subi des fluctuations de sens divers. Ils ont commencé à baisser dès 1926, donc avant la période de crise, et n'ont cessé de poursuivre ce mouvement jusqu'en 1935. Depuis cette date, le mouvement a changé de sens et les prix de gros sont en hausse continue et très prononcée, de sorte qu'actuellement, il y a divorce complet entre la stagnation des tarifs marchandises et la montée des prix de gros.

II - Nous avons calculé pour les voyageurs comme pour les marchandises, le quotient des indices des tarifs par les indices correspondants de prix (coût de la vie ou prix de gros suivant les cas). Les résultats sont donnés par le tableau annexe II D.

Les quotients ainsi obtenus donnent, en quelque sorte, la mesure de la cherté des tarifs. On remarquera que cette cherté varie dans des limites relativement étroites pour les tarifs voyageurs, de 0,53 (année 1923) à 0,91 (année 1938), - elle est actuellement de 0,71 -, tandis que le champ d'évolution de la cherté des tarifs marchandises est beaucoup plus large : de 0,58 (chiffre actuel) à 1,65 (année 1935).

Nous avons rapproché graphiquement les variations de la cherté des tarifs de l'évolution des trafics. Ces graphiques font l'objet des annexes II E (trafic voyageurs) et II F (trafic marchandises).

L'examen de ces deux graphiques permet de remarquer que, à quelques très rares exceptions près, chaque fois que la cherté des tarifs croît, le trafic décroît. Les maxima des uns correspondent aux minima des autres et réciproquement.

L'influence de la cherté des tarifs sur le trafic paraît donc manifeste. Cette constatation nous permet de préciser, mieux que nous n'avons pu le faire dans la première partie de cette note, l'influence de la hausse des tarifs sur le trafic.

Peut-on mesurer d'une façon précise cette influence ? La Commission chargée des "Etudes d'avenir de la tarification voyageurs" a examiné ce problème en ce qui concerne les voyageurs et est arrivée à déterminer une courbe qui donne approximativement l'évolution théorique du trafic en fonction de la cherté des tarifs. L'équation de cette courbe est donnée par la formule suivante :

$$T = 23,41 t^2 + 15,77t + 26,25$$
 dans laquelle T = trafic en milliards de Vkm et t = cherté des tarifs.

L'étude de cette courbe permet de déterminer un tarif optimum correspondant au maximum de bénéfice brut pour le chemin de fer. Dans les conditions actuelles d'exploitation, le tarif optimum français correspond à une cherté légèrement supérieure à 1; autrement dit le niveau des tarifs devrait être supérieur à celui du coût de la vie.

En ce qui concerne les marchandises, aucune étude à notre connaissance, n'a été entreprise. Nous avons essayé d'analyser le problème, mais les résultats que nous avons obtenus à ce jour ont encore besoin d'être mis au point.

- III - Nous avons fait pour le trafic voyageurs une deuxième étude de la cherté des tarifs. au lieu de comparer le niveau des tarifs à celui du coût de la vie, nous avons essayé de le rapprocher de celui des revenus.

A défaut de documents donnant l'évolution annuelle du revenu national, nous avons pris pour base de détermination des indices de variation de ce revenu, le salaire horaire (1) de l'ajusteur de la région parisienne dont les évolutions ont été jusqu'ici suivies avec assez de soin. Cette méthode nous paraît d'ailleurs parfaitement justifiée puisqu'il ne s'agit que de calculer un indice de variation.

Les résultats obtenus ont été reportés sur le graphique Annexe II E, dont l'examen permet de remarquer que :

- la cherté des tarifs, ainsi calculée, présente des variations annuelles très semblables à celles de la cherté des tarifs basée sur le coût de la vie. Notamment, quand il y a hausse de la cherté, il y a baisse du trafic et réciproquement;

- par contre, l'évolution à longue durée n'est pas la même suivant la notion de cherté envisagée; la cherté-coût de la vie aurait en moyenne tendance à s'élever légèrement, alors que la cherté-salaire présente en moyenne une nette diminution. Cette constatation n'est que la traduction du fait que les salaires ont plus augmenté que le coût de la vie. Dans la mesure où il en est de même du revenu national, on aurait une courbe de cherté analogue.

- IV - Si au lieu de prendre 1913 comme année de base, on choisit 1921, on constate qu'il n'y a pas grand changement dans l'évolution respective des indices de tarifs marchandises et de ceux des prix de gros, mais il n'en est pas de même pour les voyageurs; les indices des tarifs voyageurs (base 100 en 1921), sauf pour les années 1921 à 1925 où il y a égalité, sont nettement supérieurs aux indices du coût de la vie, ainsi que le montre le graphique annexe II G.

....

(1) Nous avons naturellement tenu compte des variations intervenues dans les différents régimes de travail.

Nous nous trouvons donc là en présence d'un résultat très différent de celui auquel nous avons abouti précédemment.

Cette constatation nous amène à poser la question du choix de l'année de référence.

Sans doute a-t-on l'habitude de considérer que les années qui ont précédé la guerre de 1914-1918 constituent une base précise et correcte : ce sont les dernières d'une période de stabilité monétaire et économique. Mais est-ce là une raison suffisante ? N'y a-t-il pas une évolution constante des données économiques dont la conséquence serait la relativité des bases des comparaisons. Autrement dit, en ce qui concerne plus particulièrement le problème qui nous occupe, l'évolution des conditions d'exploitation du chemin de fer doit-elle être telle que le rapport du niveau des tarifs à celui du coût de la vie reste obligatoirement le même. Ne peut-on envisager, au contraire, que ce rapport aille en décroissant au fur et à mesure des progrès faits par le chemin de fer.

A ce point de vue, on peut considérer le chemin de fer sous deux aspects différents : entreprise industrielle ou service public.

Si l'on admet que le chemin de fer est une entreprise industrielle, le niveau des tarifs doit être déterminé d'après le prix de revient. Or, celui-ci, en période de stabilité des prix, dépend essentiellement de deux facteurs contraires : l'amélioration technique qui conduit à réduire le prix de revient et les améliorations sociales qui ont pour effet d'augmenter le coût de l'exploitation. Mais comme l'une ne va pas sans les autres, l'on peut, en première approximation, admettre qu'il y a compensation, ce qui revient à dire que le niveau des tarifs demeure stable lorsque les prix ne varient pas.

Si l'on considère maintenant le chemin de fer comme un service public, le prix de revient perd de son importance tout en restant quand même un élément d'appréciation. On peut très bien envisager que le Gouvernement estime que les améliorations techniques ne doivent pas seulement bénéficier au personnel du réseau sous forme d'améliorations sociales, mais également à la collectivité tout entière par voie de réduction de tarifs.

On peut alors concevoir que dans une période de stabilité des prix le coût des transports doive constamment et progressivement décroître.

En réalité, les deux hypothèses ne sont pas exclusives l'une de l'autre. Il n'est pas illogique d'admettre que les améliorations techniques permettent et au-delà de couvrir les améliorations sociales et que, même en tenant compte du prix de revient, on puisse réduire progressivement le niveau des tarifs. Nous avons, en partant

de cette idée, établi un graphique que l'on trouvera en annexe II B. Sur ce graphique, nous avons tracé deux courbes : l'une correspond au niveau des tarifs pour la période 1921-1943, l'autre courbe représenterait, pour la même période, ce qu'auraient dû être les tarifs si, sur la base 100 en 1913, les indices des tarifs voyageurs avaient été égaux à ceux du coût de la vie avec toutefois un abattement régulier, en progression géométrique, de 1 % par an. Les deux courbes que l'on obtient ainsi sont, sauf pour la période 1921-1926, assez voisines l'une de l'autre.

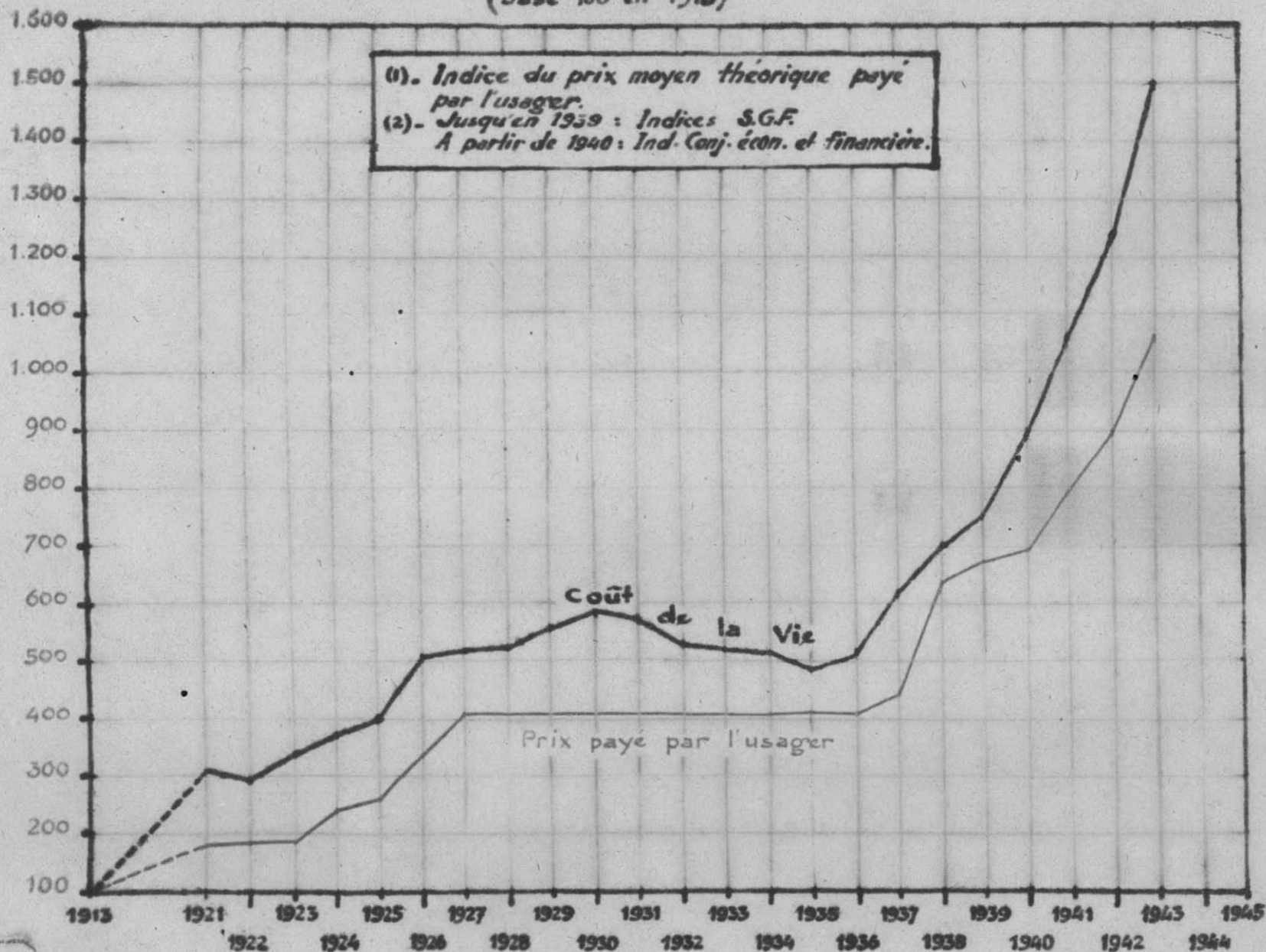
Nous nous garderons de tirer des conclusions définitives de cet exemple, dont les données sont assez arbitraires, mais il semble cependant qu'il y ait là une indication intéressante. On peut très bien supposer qu'il n'y a pas obligatoirement et nécessairement parité entre le niveau du coût de la vie et le niveau des tarifs de chemins de fer et, dans la mesure où les transports par fer représentent une industrie susceptible encore d'un certain développement technique, il semble que l'on pourrait envisager une certaine progressivité dans la réduction de la cherté des tarifs.

EVOLUTION DES INDICES

TARIFS VOYAGEURS⁽¹⁾ ET COÛT DE LA VIE⁽²⁾

(Base 100 en 1913)

Annexe II^A

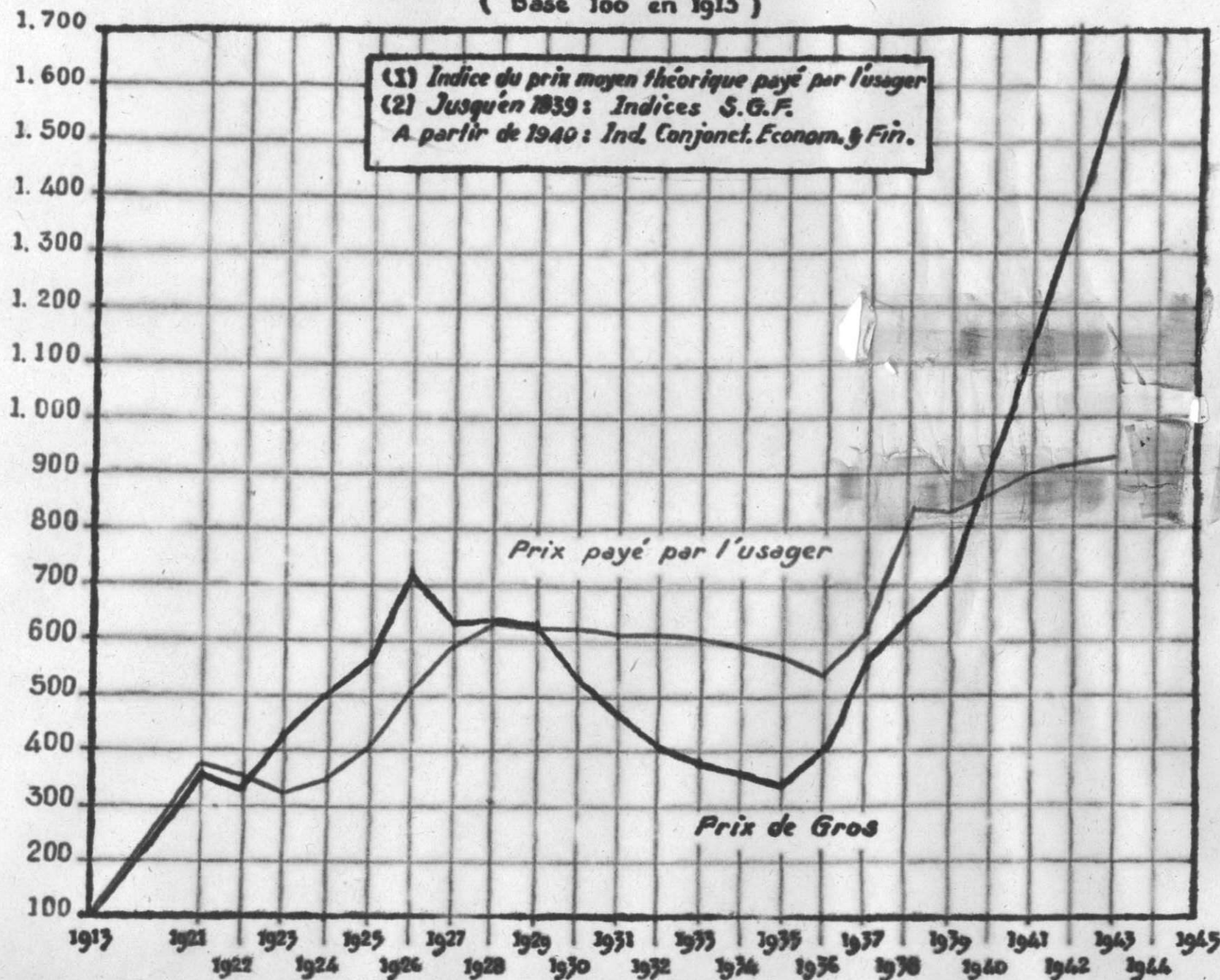


EVOLUTION DES INDICES

Annexe II^B

TARIFS MARCHANDISES⁽¹⁾ ET PRIX DE GROS⁽²⁾

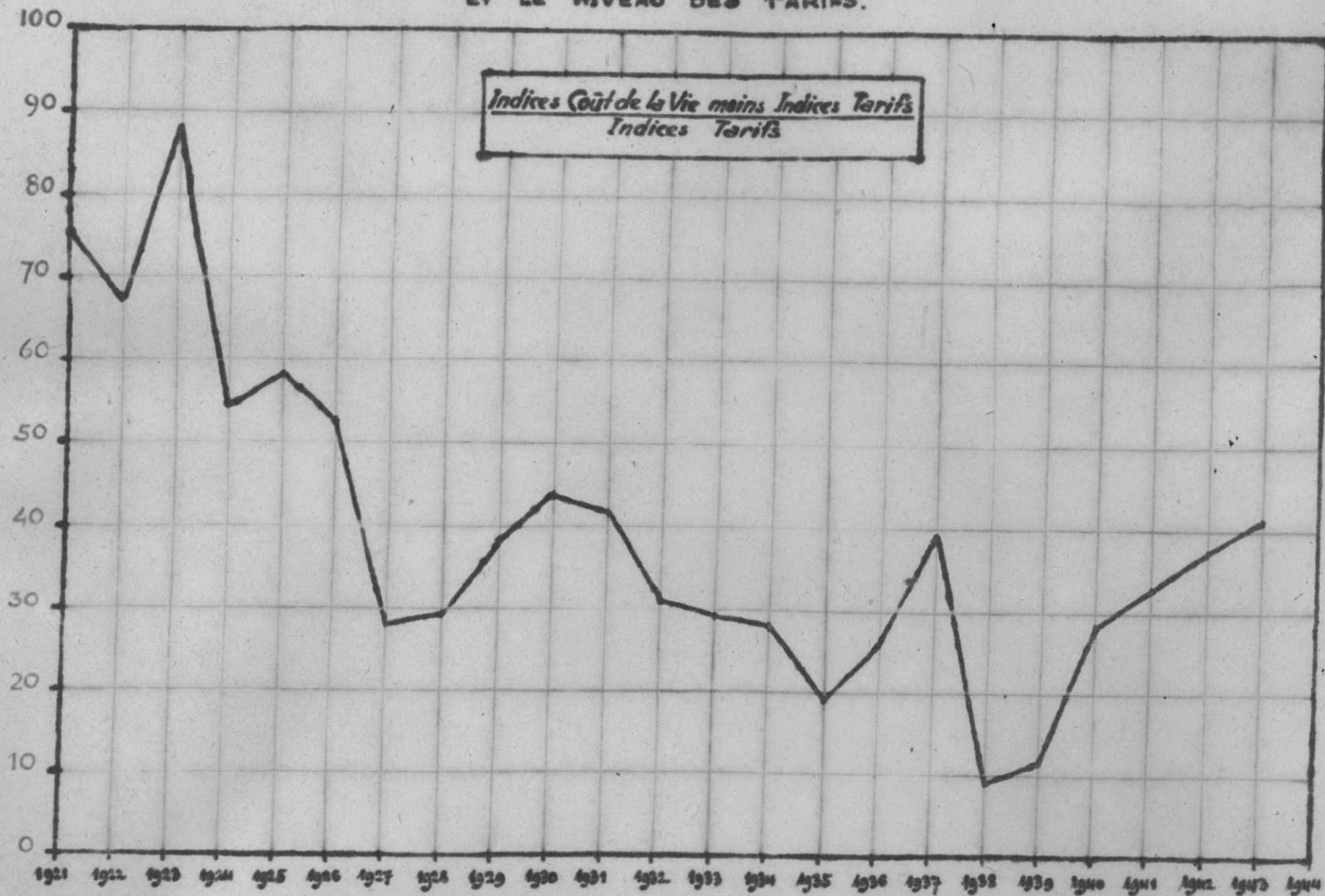
(Base 100 en 1913)



TRAFIC VOYAGEURS

Annexe II^c

ÉCART RELATIF ENTRE LE NIVEAU DU COÛT DE LA VIE
ET LE NIVEAU DES TARIFS.



TRAFFIC VOYAGEURS

TRAFFIC MARCHANDISES

Rapport de l'indice du prix moyen
théorique payé par l'usager
à l'indice du coût de la vie.

Rapport de l'indice du prix moyen
théorique payé par l'usager
à l'indice des prix de gros
(45 articles)

	: Indice du :	: Rapport (1)/(2) :	: Indice du :	: Rapport (1)/(2) :
	: prix moyen :	: (base 100 :	: prix moyen :	: (base 100 :
	: fictif payé :	: en 1913) :	: fictif payé :	: en 1913) :
	: par :	: de la :	: par :	: de la :
	: l'usager :	: vie :	: l'usager :	: 45 articles :
	: (1) :	: (2) :	: (1) :	: (2) :
1913	100	100	100	100
1921	176	309	57	374
1922	177	295	60	356
1923	177	333	53	325
1924	239	369	65	346
1925	252	399	63	401
1926	330	505	65	503
1927	402	513	78	582
1928	402	519	77	625
1929	402	556	72	618
1930	402	581	69	618
1931	402	569	71	609
1932	402	526	76	610
1933	402	520	77	605
1934	402	516	78	590
1935	406	483	84	571
1936	403	507	79	548
1937	444	619	72	614
1938	638	698	91	838
1939	668	749	89	831
1940	692	887 (1)	78	868
1941	793	1.055 (1)	75	898
1942	898	1.232 (1)	73	921
1943	1.061 (2)	1.500 (3)	71	952 (2)
1944				
1945				

(1) Jusqu'en 1939 : indices de la Statistique générale de la France.

A partir de 1940 : indice de la conjoncture économique et financière.

(2) Moyenne provisoire du 1er semestre.

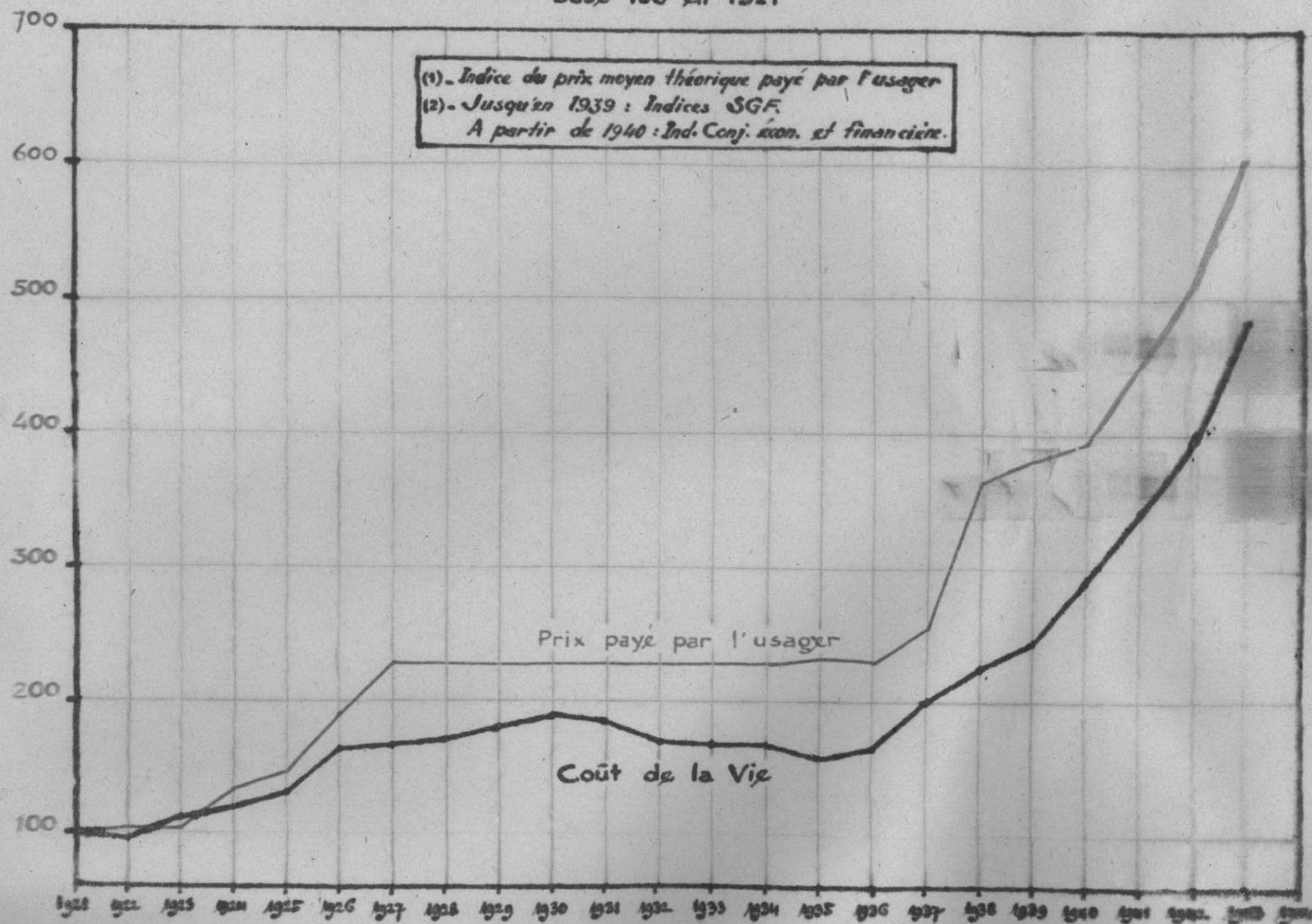
(3) Evaluation.

EVOLUTION DES INDICES

TARIFS VOYAGEURS⁽¹⁾ ET COÛT DE LA VIE⁽²⁾

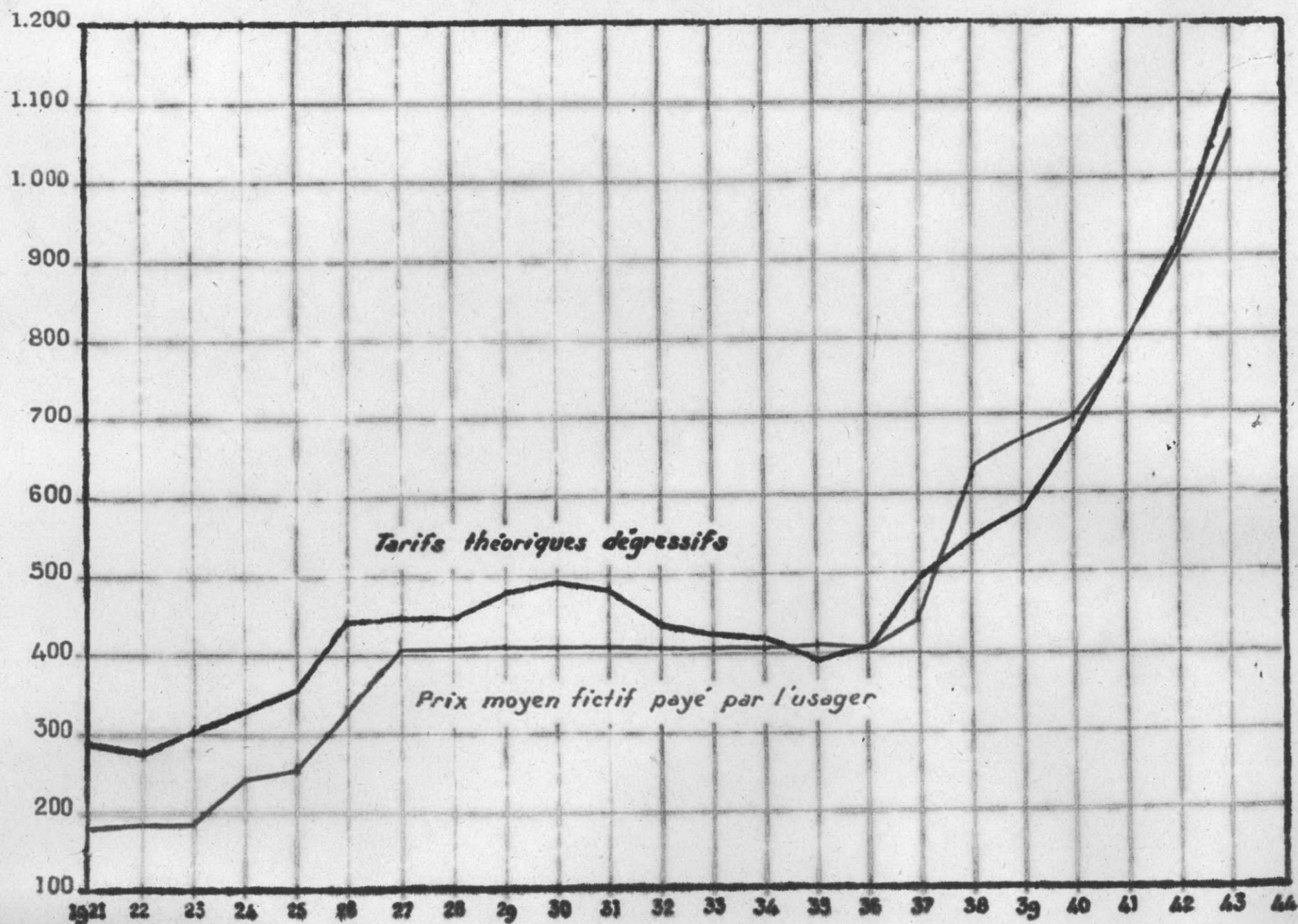
Base 100 en 1921

Annexe II^G



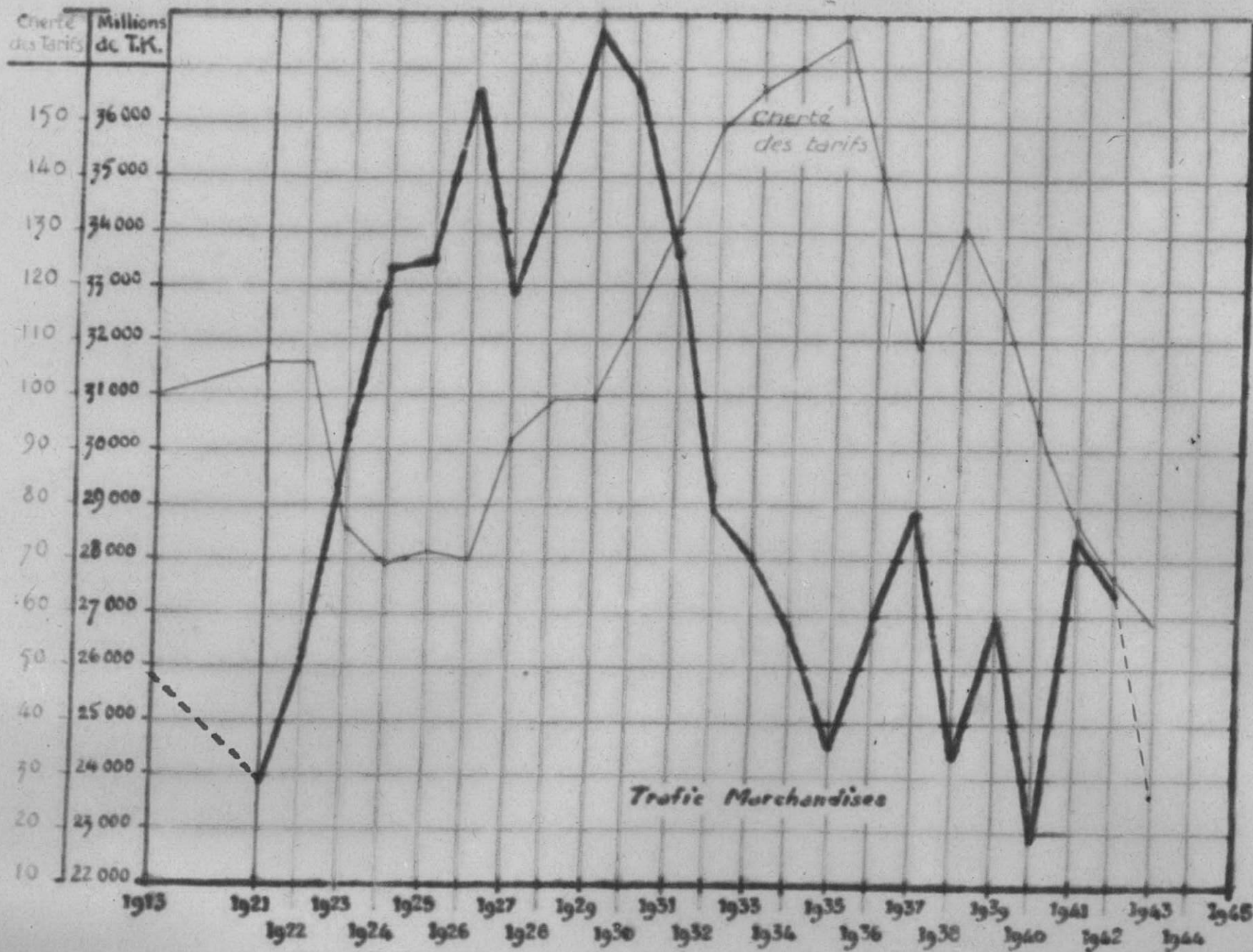
Trafic Voyageurs
 Comparaison du niveau réel des tarifs
 avec des tarifs théoriques dégressifs dans le temps (1)

Annexe II^H



(1) Tarifs théoriques égaux au coût de la vie avec abattement géométrique annuel de 1% à partir de 1913.

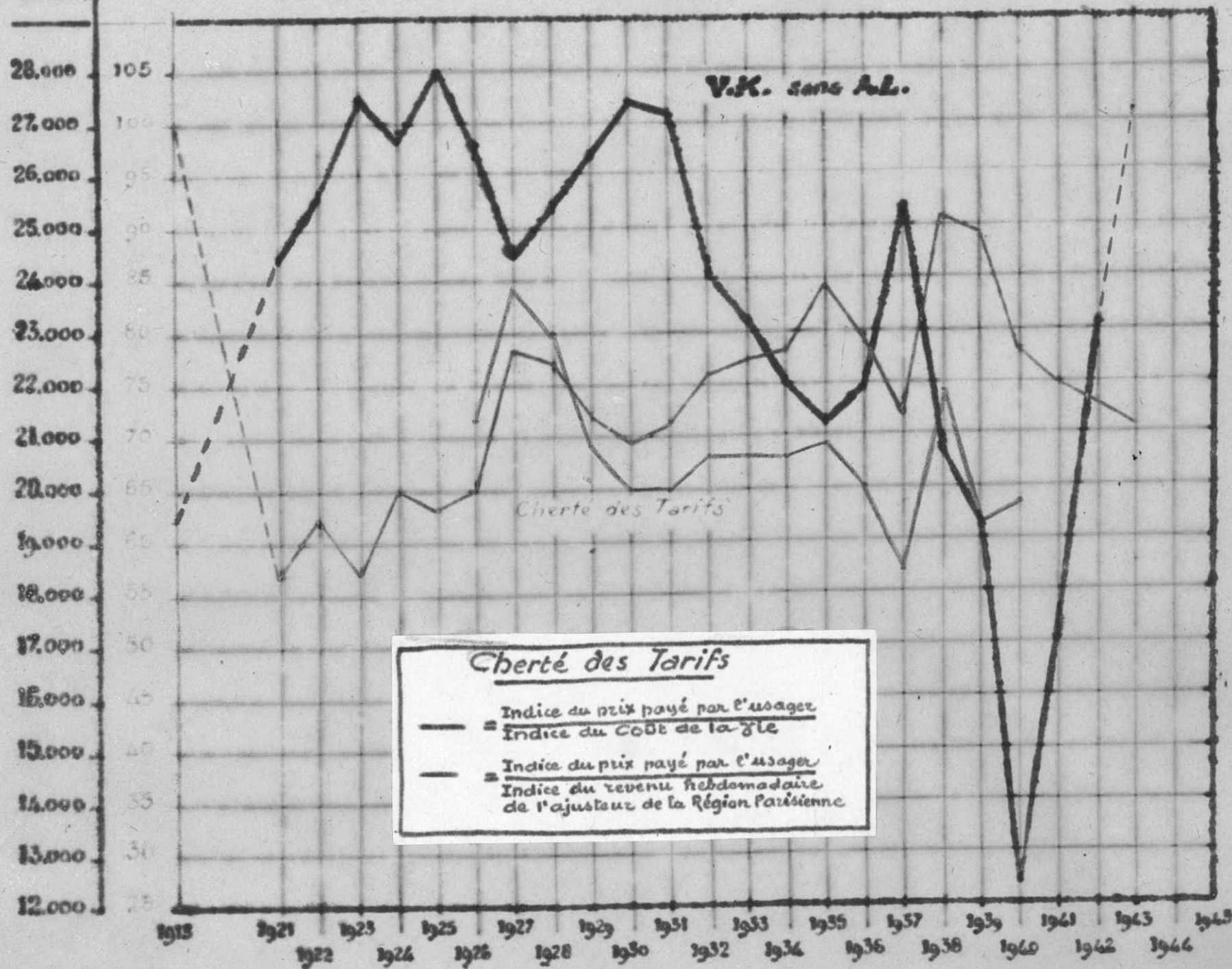
VARIATIONS DE LA CHERTÉ DES TARIFS COMPARÉES A L'ÉVOLUTION DU TRAFIC MARCHANDISES



VARIATIONS DE LA CHERTÉ DES TARIFS COMPARÉES A L'ÉVOLUTION DU TRAFIC VOYAGEURS

Annexe II^E

Millions de V.K.
Cherté des Tarifs



3ème Partie - Les tarifs français et les tarifs étrangers.

Notre étude a porté sur les tarifs de l'Allemagne, de l'Angleterre de la Belgique, de l'Italie et de la Suisse.

Nous examinerons successivement les tarifs voyageurs et les tarifs marchandises.

a) Tarifs voyageurs.

Les renseignements dont nous pouvons disposer au sujet des tarifs voyageurs à l'étranger sont malheureusement assez incomplets. Quelles que soient d'ailleurs les lacunes de nos informations, nous sommes bornés, par raison de simplification, à l'examen des tarifs de 3ème classe.

Nous avons réuni dans l'annexe III A toutes les indications que nous possédons à leur sujet : les tarifs des divers pays ont été transformés en francs français pour faciliter la comparaison. Il ressort de ce tableau que les tarifs français sont incontestablement parmi les plus bas; seuls les tarifs de l'Italie de 1920 à 1922 et ceux de la Belgique jusqu'en 1938 ont été inférieurs aux nôtres.

Ce tableau des comparaisons ne permet peut-être pas, toutefois, de porter un jugement complet et correct sur les tarifs voyageurs. Il est indiscutable, en effet, qu'indépendamment des fluctuations monétaires qui ont été éliminées de notre comparaison par la transformation des tarifs en francs français, le coût de la vie a une influence sur le niveau des tarifs.

Nous avons donc, sur un graphique, annexe III B, fait figurer l'évolution de la cherté des tarifs, c'est-à-dire le quotient des indices (1) des tarifs par les indices (1) du coût de la vie. Ce document est d'ailleurs moins complet que le précédent; faute de renseignements précis pour les années 1913 en Angleterre et en Belgique, nous n'avons pu tracer les courbes correspondant à ces deux pays.

Sur un autre graphique, annexe III C, nous avons fait figurer, pour la France et pour chacun des pays étrangers, l'évolution du prix du voyageur à 100 km en 3ème classe, en francs or. On constate qu'en 1913 le tarif français était à un niveau moyen par rapport aux tarifs étrangers (4 fr. 93 pour la France contre 3 fr. 29 pour l'Allemagne et 6 fr. 65 pour l'Angleterre). Depuis 1920, la situation a évolué et progressivement les tarifs français se sont situés parmi les plus bas et ont même été les plus faibles en 1939, 1941 et 1942.

L'examen de ces deux graphiques permet donc d'affirmer que les tarifs voyageurs français sont parmi les plus bas. On peut, au surplus, remarquer que les six pays examinés se répartissent, quant à leurs tarifs, en deux groupes. Le premier comprend la France, l'Italie et la Belgique; le second, l'Allemagne, la Suisse et l'Angleterre. Les tarifs or ou la cherté des tarifs du premier groupe sont

(1) base 100 en 1913.

sensiblement inférieurs à ceux du deuxième groupe. Il n'est d'ailleurs pas douteux qu'il faut voir dans cette situation la conséquence d'influences monétaires.

b) Tarifs marchandises.

A l'encontre des tarifs voyageurs, nous avons pu, pour les tarifs marchandises, disposer de renseignements plus complets.

A l'aide de ceux-ci, nous avons d'abord dressé, à titre d'indication, un graphique (Annexe III D) sur lequel nous avons tracé la courbe représentative de l'évolution des indices (1) des tarifs marchandises des différents pays étudiés; nous y avons également fait figurer la courbe des indices (1) des tarifs marchandises français.

On retrouve pour les tarifs marchandises, et pour les mêmes raisons monétaires, les deux groupes de pays que l'on avait trouvés pour les tarifs voyageurs. Pour le premier groupe (France, Italie, Belgique) les tarifs ont fortement augmenté depuis 1913 alors que pour le second groupe les majorations sont beaucoup plus réduites.

Les tarifs belges, dont l'évolution est très voisine de celle des tarifs français sont onze fois supérieurs à ce qu'ils étaient en 1914. Les tarifs italiens sont au coefficient 7. Dans le second groupe, les tarifs suisses n'ont même pas doublé et les tarifs anglais n'ont été majorés que d'un tiers à peine.

Comme pour les tarifs voyageurs, nous avons fait deux séries de confrontations en faisant intervenir dans le rapprochement des tarifs des divers pays, soit les variations des indices des prix de gros, soit les fluctuations du prix de l'or.

Dans le premier cas, nous avons établi les rapports des indices des tarifs à ceux des prix de gros, ce qui nous donnait les variations de la cherté des tarifs. Dans le second cas, nous avons déterminé, pour chaque pays, les quotients des indices des tarifs par l'indice du prix de l'or dans la monnaie correspondante, ce qui nous conduit à étudier les tarifs en francs or. Ces résultats ont été traduits respectivement dans les graphiques Annexes III E et III F.

Le premier de ces deux graphiques (Annexe III E) qui donne les variations de la cherté des tarifs permet de remarquer que :

- 1°- L'allure générale des courbes est à peu près la même dans les divers pays, notamment, on enregistre les maxima pour la période 1932-1935, période de déflation des prix, ce qui signifie que dans tous les pays, les tarifs marchandises n'ont pas suivi la baisse des prix de gros.
- 2°- La cherté est très diverse suivant les pays : alors que pour l'Angleterre, elle est généralement inférieure à 1, c'est-à-dire à ce qu'elle était en 1913, pour la Suisse, au contraire elle atteint 2,25 en 1935.

...

(1) base 100 en 1913.

3°- C'est en Allemagne que cette cherté varie le moins. Elle oscille seulement de 102 (en 1917) à 145 (en 1933); en France, elle varie de plus du simple au double, passant de 69 en 1934 à 155 en 1935.

4°- Les renseignements relatifs aux dernières années nous font défaut pour la plupart des pays; mais la tendance générale du graphique III E montre que dans les conditions actuelles les tarifs français semblent bien être les moins "chers", alors qu'en 1921, ils se situaient, au contraire, parmi ceux d'un niveau relativement plus élevé.

Le second de ces graphiques (Annexe III F) permet de faire ressortir que, sauf peut-être pour l'Angleterre pour laquelle nous n'avons pas de renseignements récents, les indices des tarifs- or marchandises des divers pays sont supérieurs à ceux de la France. Dans notre pays, on assiste d'ailleurs, depuis 1935, à une chute importante de ce quotient puisqu'il passe de 116 en 1935 à 62 en 1940. Le même quotient pour l'Allemagne serait actuellement d'environ 140 et pour la Suisse il avoisinait en 1938 180 pour l'Angleterre au contraire en 1939 il n'était que de 47.

Remarquons, en passant, que ce graphique, comme le graphique III C donne l'évolution, sur la base 100 en 1913, du nombre de grammes d'or qu'il est nécessaire de fournir pour un même transport.

En résumé, de ces graphiques pourtant très incomplets, on peut, semble-t-il, dégager l'indication générale que les tarifs français sont actuellement très inférieurs aux tarifs des pays étrangers étudiés, aussi bien pour les voyageurs que pour les marchandises.

ANNEXE III A

PRIX DES VOYAGES A 100 km en 3ème CLASSE

en francs français

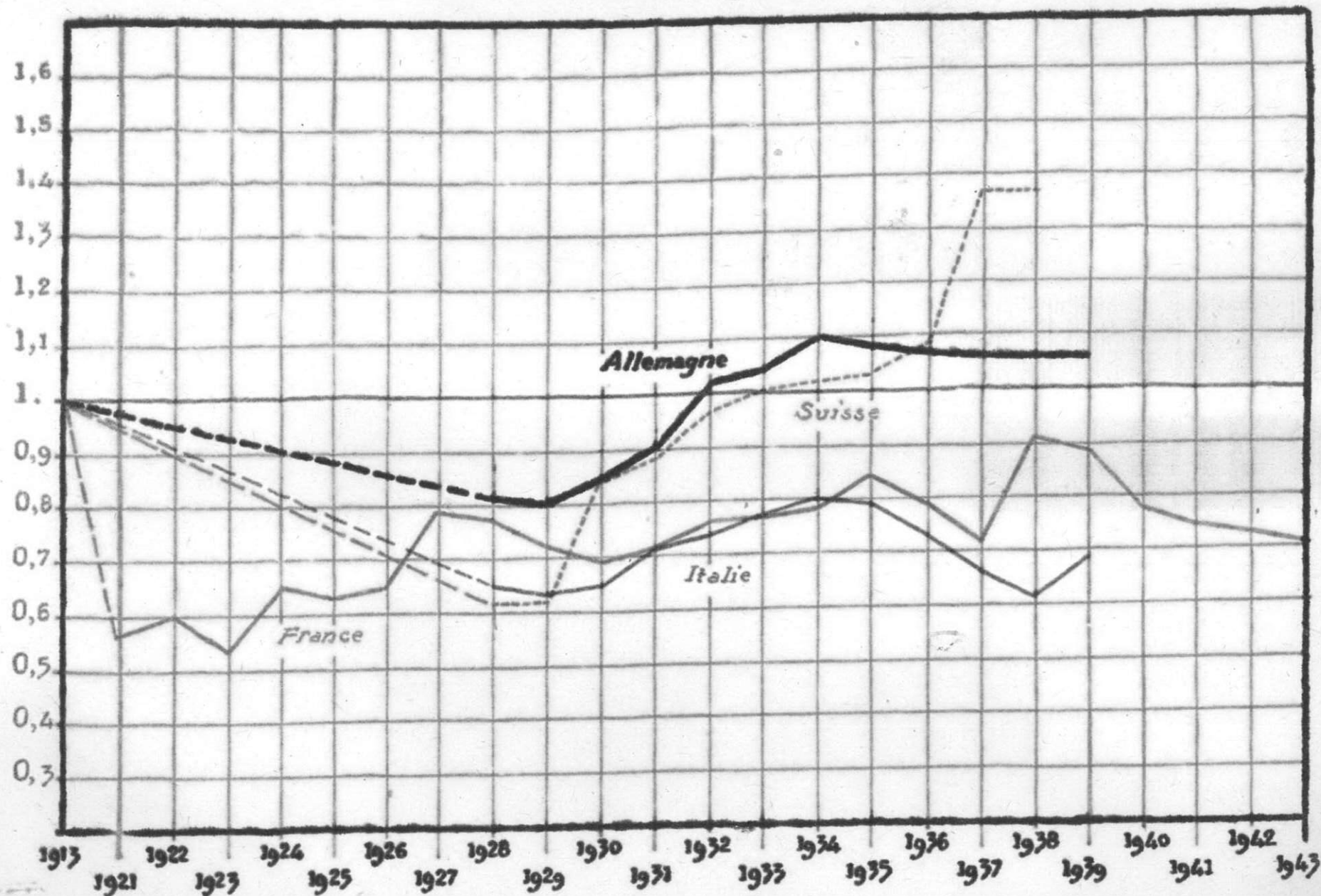
	France	Allemagne	Angleterre	Belgique	Italie	Suisse
	f	f	f		f	f
1913...	4,923	5,29	6,63		6,--	5,70
1918...	6,875					
1919...	8,875					7,87
1920...	8,855				8,72	13,79
1921...	8,855				5,47	13,28
1922...	8,855				5,57	13,40
1923...	8,855				12,16	17,04
1924...	12,65			10,68	13,44	20,06
1925...	12,65	25,25	40,39	12,--	15,44	23,37
1926...	19,822	37,40	60,12	10,38	24,84	34,77
1927...	19,822	30,25	48,77	8,58	27,12	27,99
1928...	19,822	22,50	48,86	8,82	27,74	27,93
1929...	19,822	22,50	48,93	8,52	27,74	27,94
1930...	19,822	22,50	45,78	17,25	27,74	29,65
1931...	19,822	22,50	45,53	17,25	27,74	29,65
1932...	19,822	22,50	35,12	17,25	26,91	29,65
1933...	19,822	22,50	33,31	17,25	27,32	29,65
1934...	19,822	24,32	30,21	17,25	26,91	29,65
1935...	20,--	24,40	29,34	13,61	25,28	29,65
1936...	20,--	26,96	32,67	14,32	24,43	29,65
1937...	25,--	40,60	48,99	22,10	27,32	34,62
1938...	33,275	56,20	70,51	30,63	32,09	48,--
1939...	33,481	60,72	73,06	34,94	48,16	51,24
1940...	33,481	80,--		35,20	60,50	60,--
1941...	40,173	80,--		43,36	60,50	60,--
1942...	51,--	80,--		62,40	60,50	60,--
"						
"						
"						

N.B. - Les Conventions monétaires ont été établis à l'aide des renseignements fournis par la Statistique générale de la France.

VOYAGEURS

Annexe III^B

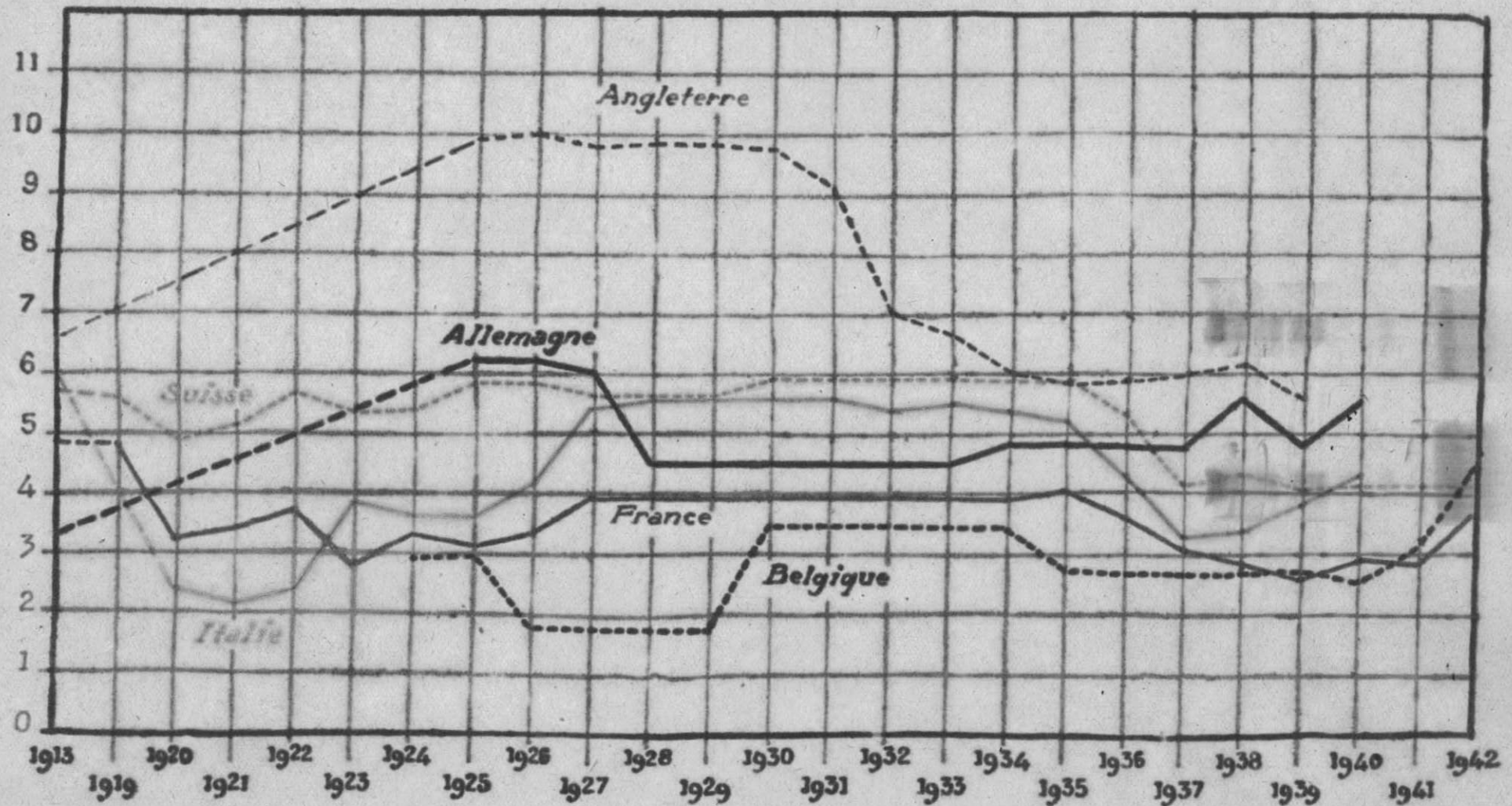
— Cherté des Tarifs (Base 100 en 1913) —



Prix du Voyage à 100km en 3^{ème} classe en francs-or

Annexe III C

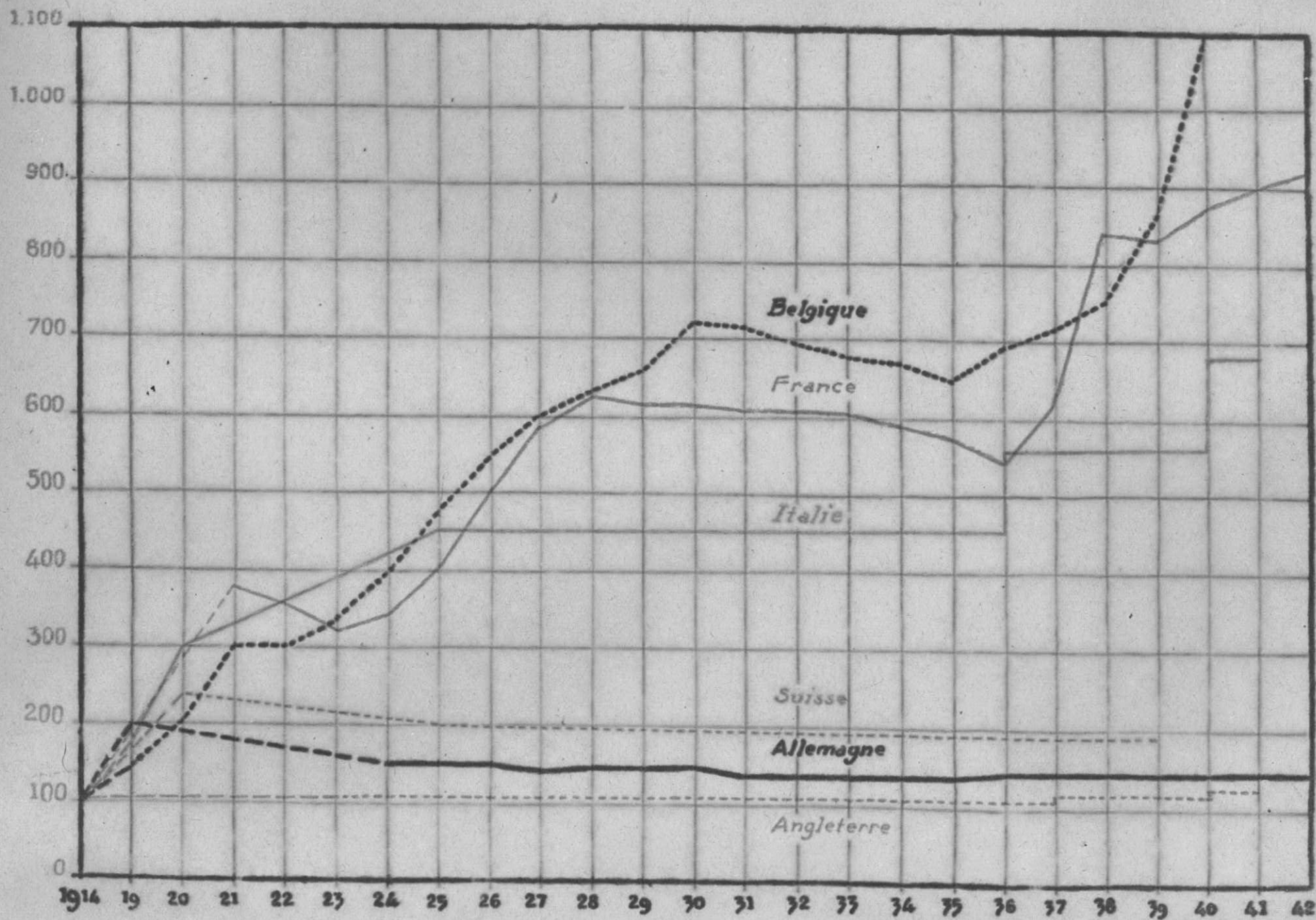
Francs



MARCHANDISES

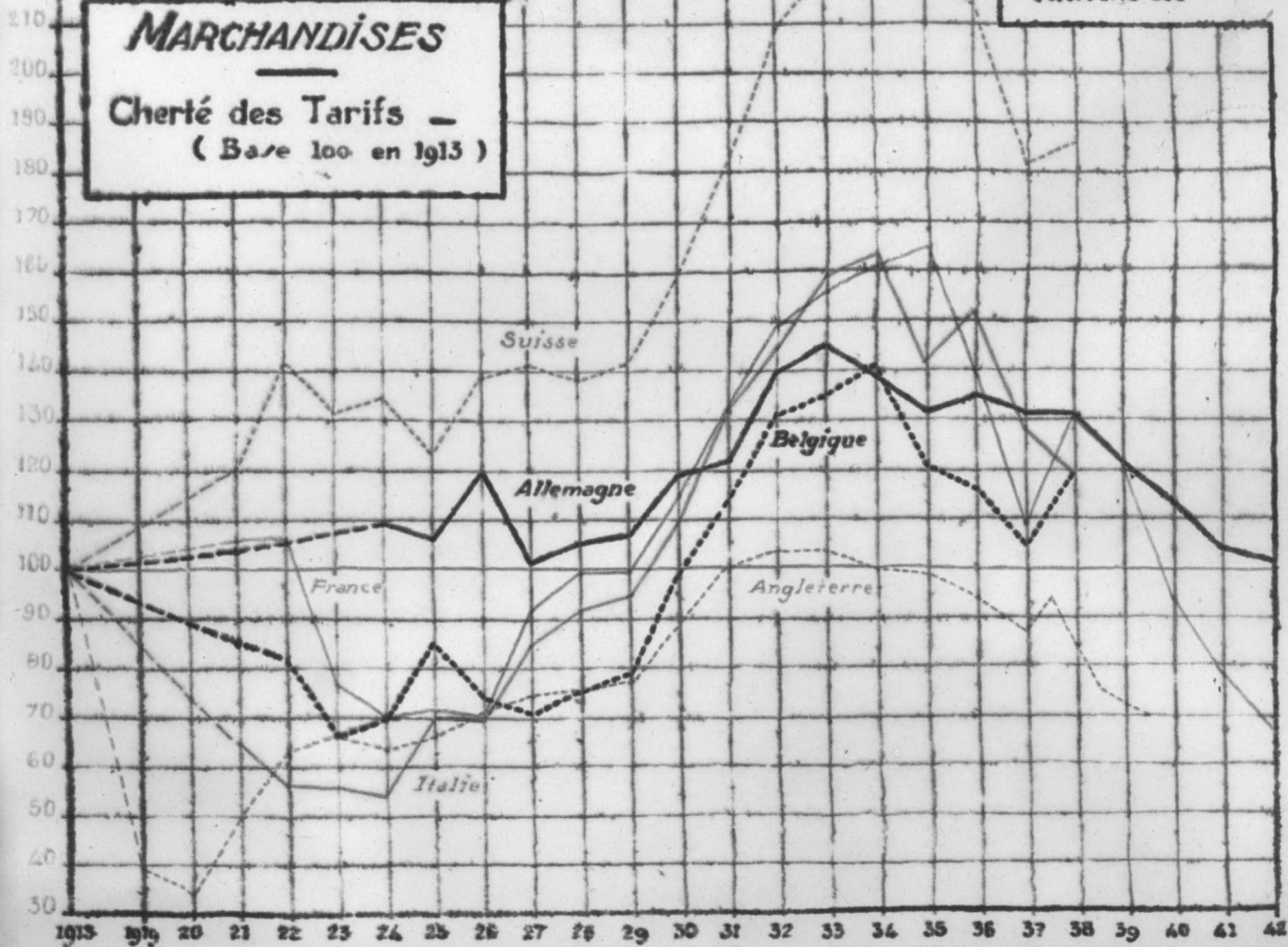
Indices des Tarifs marchandises

Annexe III^D 1



MARCHANDISES

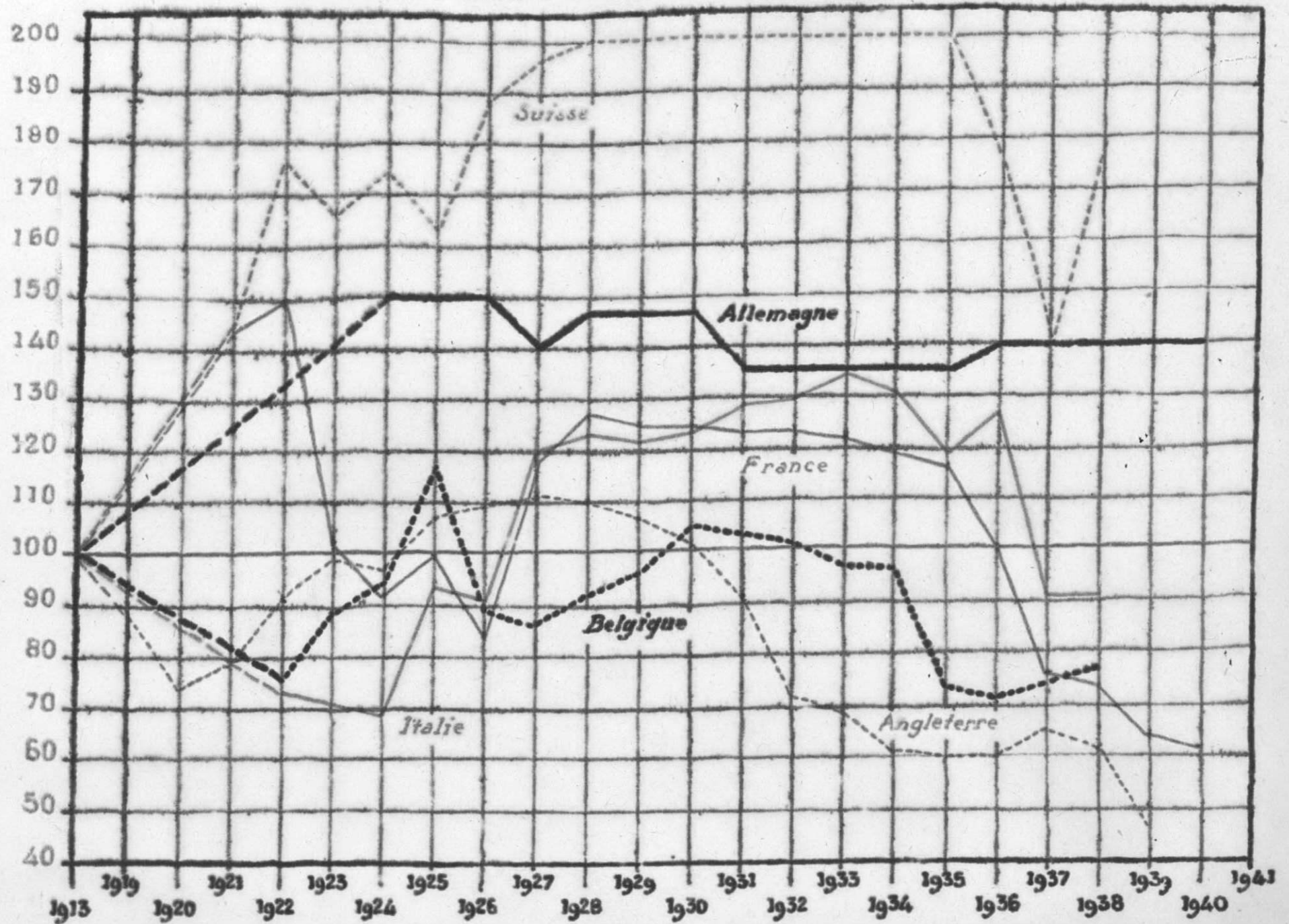
Cherté des Tarifs —
(Base 100 en 1913)



MARCHANDISES

Annexe III F

— Indices des Tarifs-or (Base 100 en 1913) —



4ème Partie - Les tarifs du chemin de fer et ceux des modes de transport concurrents.

Nous examinerons successivement le cas de l'avion, de l'auto et de la péniche.

I - AVION.

Les renseignements que nous possédons sur les tarifs de transports par avion sont assez fragmentaires; ils s'arrêtent d'ailleurs à la fin de 1942, date à laquelle, par suite des événements, toute activité aérienne commerciale a été suspendue en France.

a) Voyageurs.

Jusqu'ici l'avion a été surtout utilisé par une clientèle riche ou pressée, qui ne faisait pas entrer la dépense en ligne de compte, mais qui recherchait essentiellement la rapidité.

La concurrence jouait surtout entre l'avion et le paquebot dans les relations intercontinentales.

En fait, pour les relations desservies à la fois par fer et par avion, les prix de transport de l'avion n'étaient guère supérieurs à ceux de la 1ère classe du chemin de fer si l'on tient compte du fait que l'avion, en réduisant considérablement la durée des voyages, permettait de réaliser des économies sérieuses sur les frais de restaurants et d'hôtel.

Les tableaux ci-après donnent quelques exemples de prix pratiqués en 1938 et en 1942, d'une part, par le chemin de fer en 1ère classe; d'autre part, par la Société Air-France.

Relations	Tarification Air-France				Tarification fer (1ère cl.)			
	Dis- tance	billet simple	voyageur- kilomètre	Dis- tance	billet simple	voyageur- kilomètre	Dis- tance	billet simple
a) TARIFS PRATIQUES EN OCTOBRE 1938								
Marseille-Lyon	285 km	420 fr	1 fr 47	351 km	212 fr	0 fr. 605		
Paris-Marseille	705	840	1 fr 19	863	522	-d°-		
Paris-Cannes	875	960	1 fr 09	1057	640	-d°-		
Marseille-Alger	845	900	1 fr 06	-	-	-		
Marseille-Tunis	1015	960	0 fr 94	-	-	-		
Marseille-Dakar	4480	6000	1 fr 34	-	-	-		
b) TARIFS PRATIQUES EN OCTOBRE 1942								
Marseille-Lyon(1)...	285	570	2 fr	353	335	0 fr. 95		
Marseille-Alger	845	2280	2 fr 69	-	-	-		
Marseille-Tunis	1015	3170	3 fr 12	-	-	-		
Marseille-Dakar	4480	13200	2 fr 94	-	-	-		

(1) seule relation desservie à la fois par avion et par chemin de fer en 1942.

L'extension des transports par avion peut poser dans un avenir prochain la question sous un autre jour, mais il ne semble pas, pas plus que pour l'auto, que ce soit en multipliant les relations ou en abaissant les tarifs que nous retiendrons les voyageurs au rail. On prendra l'avion parce que celui-ci va plus vite.

b) Marchandises.

Nous avons essayé de comparer les tarifs de transports analogues, c'est-à-dire ceux des colis express par le chemin de fer et ceux des colis transportés par l'avion.

On trouvera à ce sujet, en annexe IV A, un graphique qui donne pour l'exercice 1938 les tarifs des colis transportés par avion sur les relations Paris-Marseille, Paris-Bordeaux et Lyon-Genève et les tarifs des colis express (après majoration des tarifs marchandises). pour les mêmes relations.

La structure des tarifs n'est d'ailleurs pas la même ; les colis-avion sont tarifés au poids, le tarif unitaire étant fonction de la relation ; les colis express transportés par fer comprennent des paliers successifs par tranches de poids.

Ce graphique permet de remarquer que les tarifs avion sont plus chers que ceux du fer, ^{lesquels} les colis dépassent un certain poids, ce poids n'étant pas le même suivant les relations. Pour Paris-Marseille l'avion est nettement plus cher à partir de 5 kg ; la limite est de 10 kg pour Paris-Bordeaux, et s'élève à 20 kg pour Lyon-Genève.

En sens inverse le transport des très petits colis est moins onéreux par avion que par fer, les poids limites correspondant en gros à la moitié des poids précédents (2 kg 5 pour Paris-Marseille, 5 kg pour Paris-Bordeaux, 10 kg pour Lyon-Genève).

En résumé, les tarifs avion sont moins chers que ceux des colis express pour les très petits colis, équivalents pour les petits colis, supérieurs à partir d'un certain poids variable avec la relation. Mais il faut remarquer que le nombre des colis express d'un certain poids est relativement limité : en fait, pour la plupart des colis il y a bien concurrence entre les colis-avion et les colis express par fer.

La concurrence entre le colis-avion et le colis transporté par fer en V.U., tout en étant moins forte que la concurrence avec le colis express, n'en existe pas moins, ainsi que le graphique IV B le met en évidence.

Pour la relation Lyon-Genève un colis de 10 kg coûte 15 fr. par fer et 17 fr.50 seulement par avion. Pour la même relation les colis d'un poids inférieur à 5 kg ont avantage à être transportés par avion. Sur les autres relations étudiées, la concurrence est moins forte et n'existe que pour les très petits colis, de l'ordre du kilogramme pour Paris-Marseille, et de 2 à 3 kgs pour Paris-Bordeaux.

....

Ces quelques observations doivent retenir notre attention, car l'extension des transports par avion peut, dans un avenir qui n'est pas lointain, enlever au fer un trafic rémunérateur pour lequel il y avait déjà concurrence avec la route.

II - AUTO.

Si nous avons quelques indications sur les prix pratiqués pour les voyageurs (transports par autocar), les renseignements sont beaucoup plus incertains en ce qui concerne les marchandises.

a) Voyageurs.

Jusqu'à 1930, il n'y a pas eu à proprement parler d'entreprises concurrentes du chemin de fer, le développement de la construction automobile ayant surtout porté sur la voiture de tourisme et les quelques transporteurs routiers de voyageurs effectuant des transports publics ont pratiqué des prix bien supérieurs à ceux des anciens réseaux, leurs lignes étant en général éloignées du rail.

Les prix de la route ont baissé avec la construction des autobus en série et, à partir de 1930, de nombreuses entreprises, profitant de l'absence de toute réglementation sont venues s'installer sur des relations à gros trafic ferroviaire qu'elles ont écorché en pratiquant des prix dérisoires.

Les renseignements chiffrés que nous possédons ne commencent qu'en 1935. Ils ont trait à trois catégories de lignes de cars :

- lignes de montagne ou à parcours difficile,
- lignes de plaines non parallèles au fer,
- lignes de plaines parallèles au fer.

Pour chaque catégorie, nous connaissons, non pas un tarif, mais des limites entre lesquelles se situent les tarifs pratiqués.

A l'aide de ces indications, un peu schématiques d'ailleurs, nous avons dressé un graphique, que l'on trouvera en annexe IV C, sur lequel nous avons reporté :

- la bande des tarifs des lignes de montagne,
- la bande des tarifs des lignes concurrentes du chemin de fer,
- la courbe des tarifs de chemin de fer (3ème classe).

Pour ne pas alourdir la présentation, nous n'avons pas cru devoir y faire figurer la bande des tarifs des lignes de plaine non parallèles au fer. Celle-ci est intermédiaire entre les deux autres bandes.

On remarquera que les tarifs de chemin de fer se situent généralement dans la bande des tarifs de cars concurrents du chemin de fer et sont plutôt inférieurs aux tarifs des lignes de montagne. On peut donc dans la mesure où les tarifs indiqués

par les cars représentent la réalité, estimer qu'il y a eu en gros depuis 1933 parité de tarifs quand il y avait concurrence.

Une exception toutefois est à noter : il s'agit de l'exercice 1938; à la suite des majorations massives survenues au cours de cet exercice, les tarifs du chemin de fer se sont trouvés supérieurs à ceux des cars concurrents. Il faut sans doute avoir là une des raisons de l'évasion du trafic voyageurs enregistrée alors sur les petites lignes, malgré les efforts faits par la S.N.C.F. pour améliorer la desserte de ces lignes.

Un exemple précis, relatif aux tarifs appliqués en 1938 sur les lignes d'autobus Citroën montre d'ailleurs que, non seulement les tarifs pratiqués sur ces lignes étaient inférieurs aux tarifs par fer, mais étaient même en dessous des limites indiquées pour les lignes de cars concurrents du fer. C'est du moins ce qui ressort du tableau suivant :

Relations	Tarification fer (3ème classe)			Tarification Citroën			Différence par rapport au fer	
	Prix du :			Prix du :			en	en
	Dis- tance	voyageur km	Prix total	Dis- tance	voyageur km	Prix total		
Paris-Lille.....	258 km	0,317815	82 fr	243 km	0,235	57 fr	- 25fr	- 30 %
Paris-Reims	156 "	d°	50 fr	152 km	0,243	37 fr	- 13fr	- 26 %
Paris-Dijon	315 "	d°	100 fr	310 km	0,230	72 fr	- 28fr	- 28 %
Paris-Tours	238 "	d°	76 fr	225 km	0,253	57 fr	- 19fr	- 25 %

b) Marchandises.

Avant 1914 il n'y avait pratiquement aucun transport de marchandises en camions automobiles sur route aux moyennes et grandes distances. Ces transports qui ne représentaient encore qu'un tonnage fort peu important vers 1920 se développèrent rapidement au cours des années qui suivirent, notamment de 1928 à 1930 à la faveur de l'activité économique de l'époque.

Jusqu'à cette date les prix de transports par route étaient parfois inférieurs, parfois supérieurs à ceux du chemin de fer, et en raison du peu d'importance du volume des transports à effectuer il n'y avait pas à proprement parler de concurrence.

Le ralentissement des affaires au cours des années qui suivirent fit naître une concurrence intense entre le chemin de fer et la route. Au cours de cette période de concurrence et compte tenu d'autre part de la structure commerciale des entreprises de transports par route où l'artisanat prédomine, les prix routiers variaient du simple au double, voire même au triple selon qu'il était possible ou non de trouver du frêt de retour sur la relation et selon le volume et la fragilité

de la marchandise. Par contre, il était peu tenu compte de la valeur de la marchandise, contrairement à ce qui constitue la base de la tarification ferroviaire.

Durant cette période, les transporteurs par route pratiquaient des prix globaux au camion d'une charge utile donnée (dépassant rarement 7 tonnes à l'époque) pour une relation déterminée, ou des prix à la tonne si le concurrent était le chemin de fer ou un transporteur disposant de véhicules d'un tonnage différent. Mais la politique tarifaire des réseaux s'étant alors dirigée vers les tarifs d'abonnement, les transporteurs routiers consentirent pour les clients habituels des ristournes sur leurs prix fermes ou leurs prix à la tonne.

Pour toutes les raisons, il est difficile de dégager une impression d'ensemble sur l'évolution des prix routiers depuis 1930 et il est pratiquement impossible de connaître ces prix pour les années antérieures.

Compte tenu des quelques renseignements qui ont pu être glanés, nous avons pu, pour l'exercice 1938, dresser deux graphiques (annexe IV B).

Sur le premier graphique nous avons comparé les coûts des expéditions de détail (100 kgs), nous avons également fait figurer sur ce même graphique le double du tarif des expéditions en vitesse unique (50 kgs).

On constate que jusqu'à 200 km le camion était plus cher, mais au-delà était meilleur marché que la vitesse unique, et devenant même moins cher que les tarifs de détail G.V. pour 400 km.

Sur le deuxième graphique, nous avons comparé les tarifs de wagons complets G.V. pour le fer et de charges importantes pour le camion. Il ressort de l'examen de ce graphique que, quelque soit la catégorie envisagée, le tarif par fer est supérieur au tarif du camion.

Le présent mode de tarification des transports routiers (à la journée ou au kilomètre) très différent de celui appliqué en période de concurrence est la conséquence des conditions actuelles de transport. Il est à paraître logique parce qu'il permet de suivre de plus près l'évolution du prix de revient des transports. Etant donné son caractère d'exception nous ne nous y attarderons pas.

III - BATELIERIE.

Les tarifs de batellerie, bien que mieux connus que ceux de la route ne le sont qu'imparfaitement. Pendant très longtemps c'est uniquement la loi de l'offre et de la demande qui déterminait les prix de transport.

Progressivement, depuis 1931, dans le Nord de la France, puis un peu plus tard dans l'Est, une Commission de régularisation des frêts s'efforce d'uniformiser les frêts.

Ce n'est que depuis 1936, que les frêts font l'objet de cotation officielle et sont obligatoires pour toutes les conventions de voyage.

Quoiqu'il en soit nous avons envisagé de réunir quelques éléments de comparaison. Nous n'avons pu le faire que pour certaines relations déterminées, les prix de la batellerie étant fonction de celles-ci.

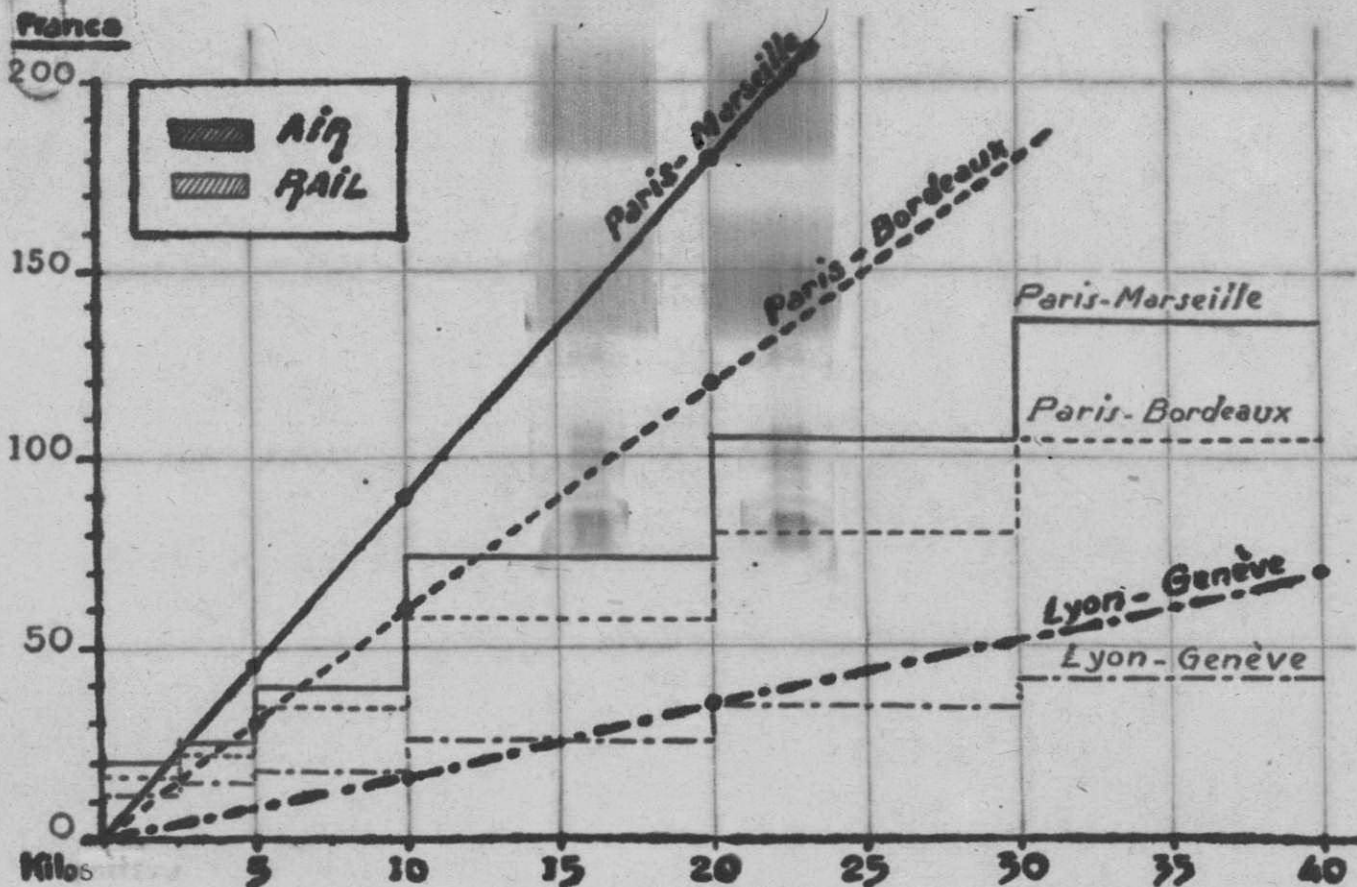
Pour faire apparaître l'évolution des prix de transport par navigation intérieure on cite habituellement le prix de transport des houilles de Lens sur Paris. Le graphique Annexe IV E donne, pour cette relation, la comparaison des prix de transport d'une tonne de charbon par péniche et par fer (wagons complets et train complet).

On se réfère parfois également aux parcours Nancy à Paris (transports d'aciers et de fers) et Rouen-Paris (transports de houille). Les graphiques annexe IV F et IV G permettent de faire pour ces transports la comparaison des tarifs par eau et par fer.

Il ressort de l'examen de ces graphiques que le tarif du chemin de fer par wagon complet est toujours supérieur à celui de la péniche; les prix du fer sont plus du double de ceux de la péniche pour les transports d'acier ou de fer de Nancy à Paris; l'écart n'est que de 10 % pour les transports de houille de Lens à Paris. Par contre, les transports par trains complets (de Lens à Paris) se font normalement à des tarifs du même ordre de grandeur que ceux de la péniche. Depuis 1941, le rail est même meilleur marché que le canal, les tarifs des péniches ayant été élevés, alors que les nôtres sont restés les mêmes.

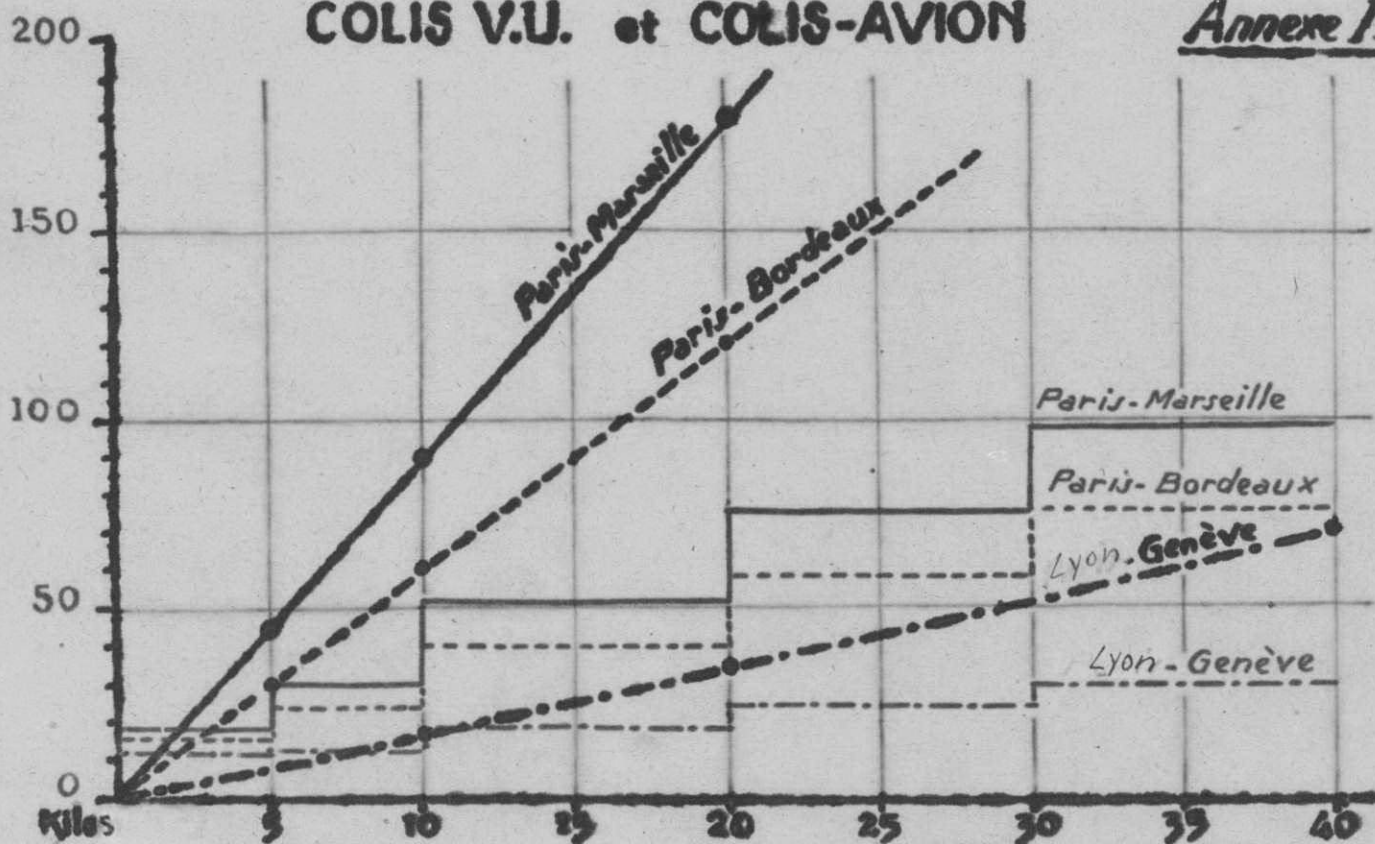
COLIS-EXPRESS et COLIS-AVION

Annexe IV^A



COLIS V.U. et COLIS-AVION

Annexe IV^B



CONCURRENCE RAIL-ROUTE

Annexe IV^c

En centimes

70

60

50

40

30

20

10

1933

1934

1935

1936

1937

1938

1939

1940

1941

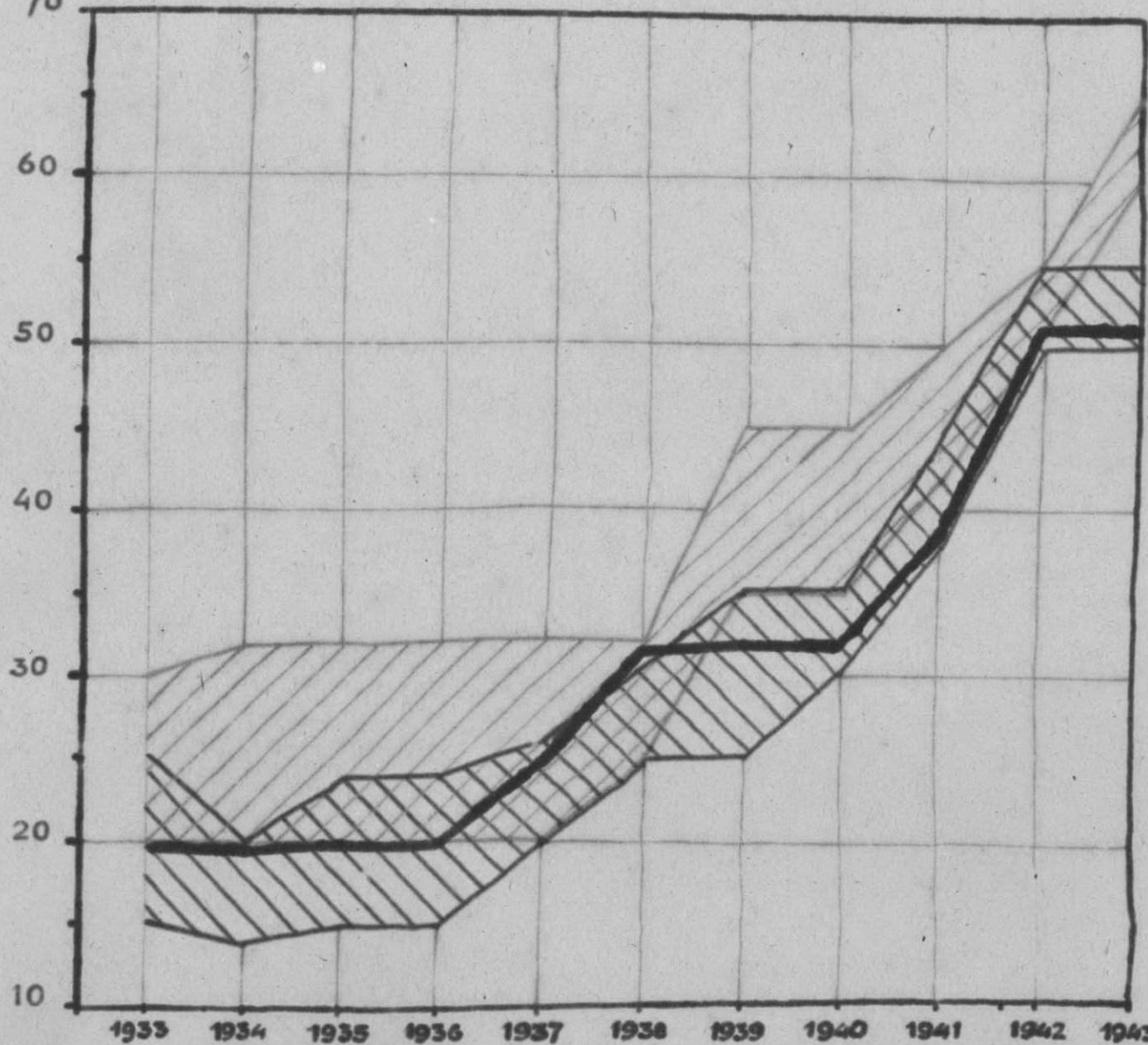
1942

1943

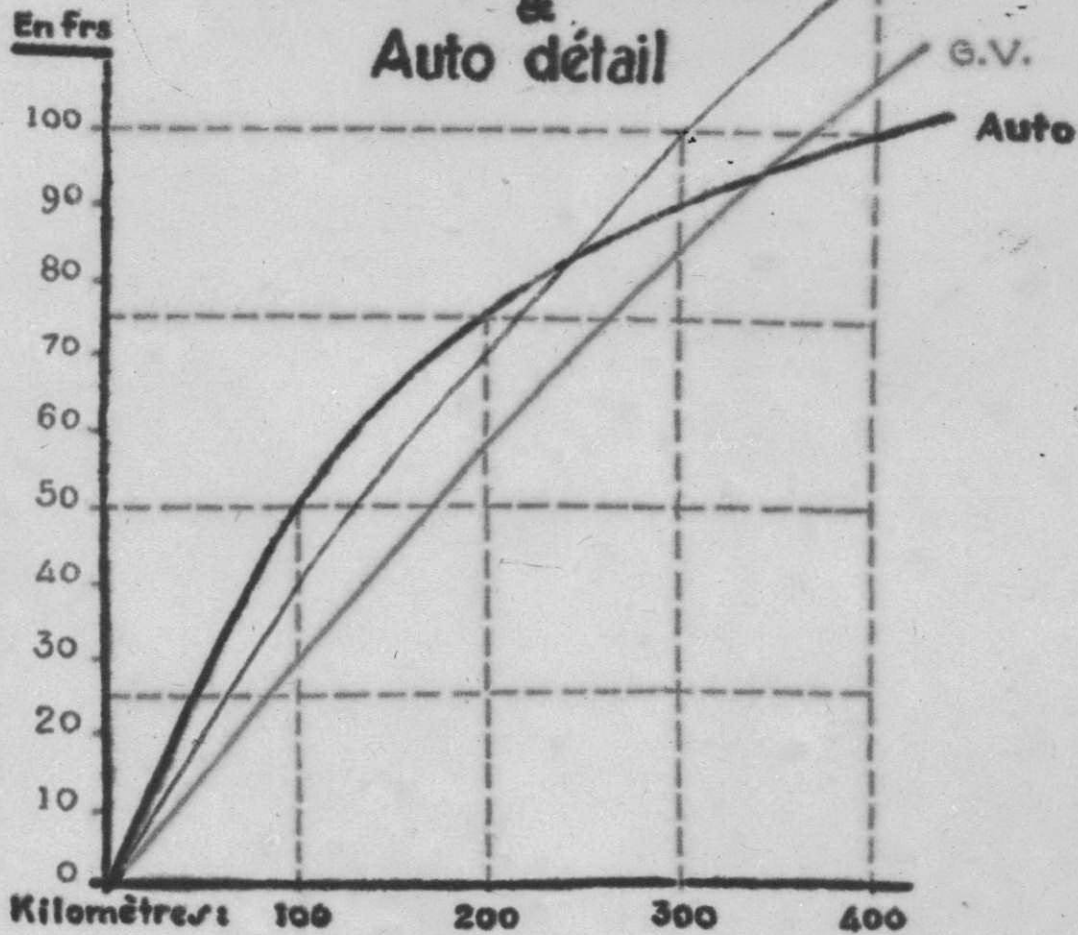
Lignes des
montagne

Lignes
parallèles

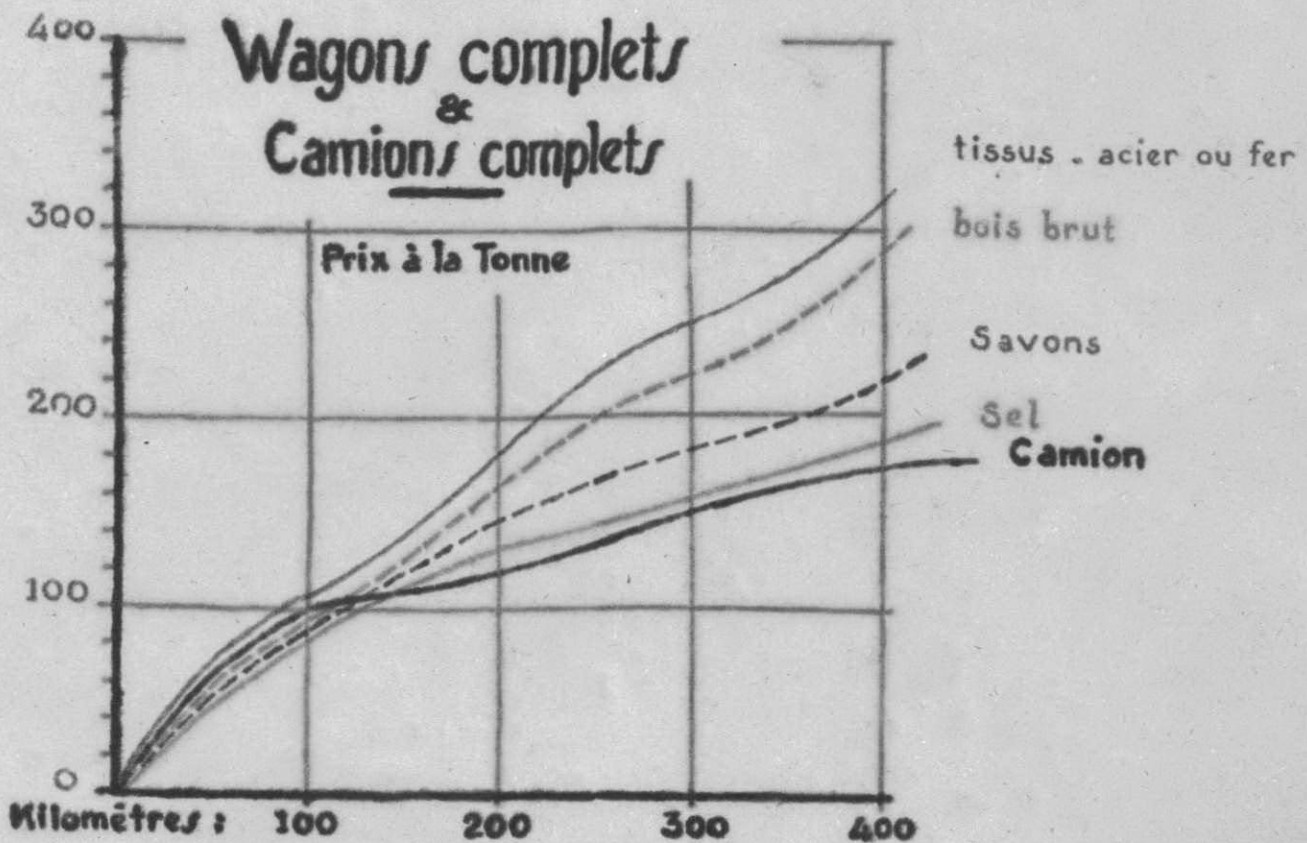
Chemins de fer
3^e classé



TARIFS Rail détail GV & Auto détail

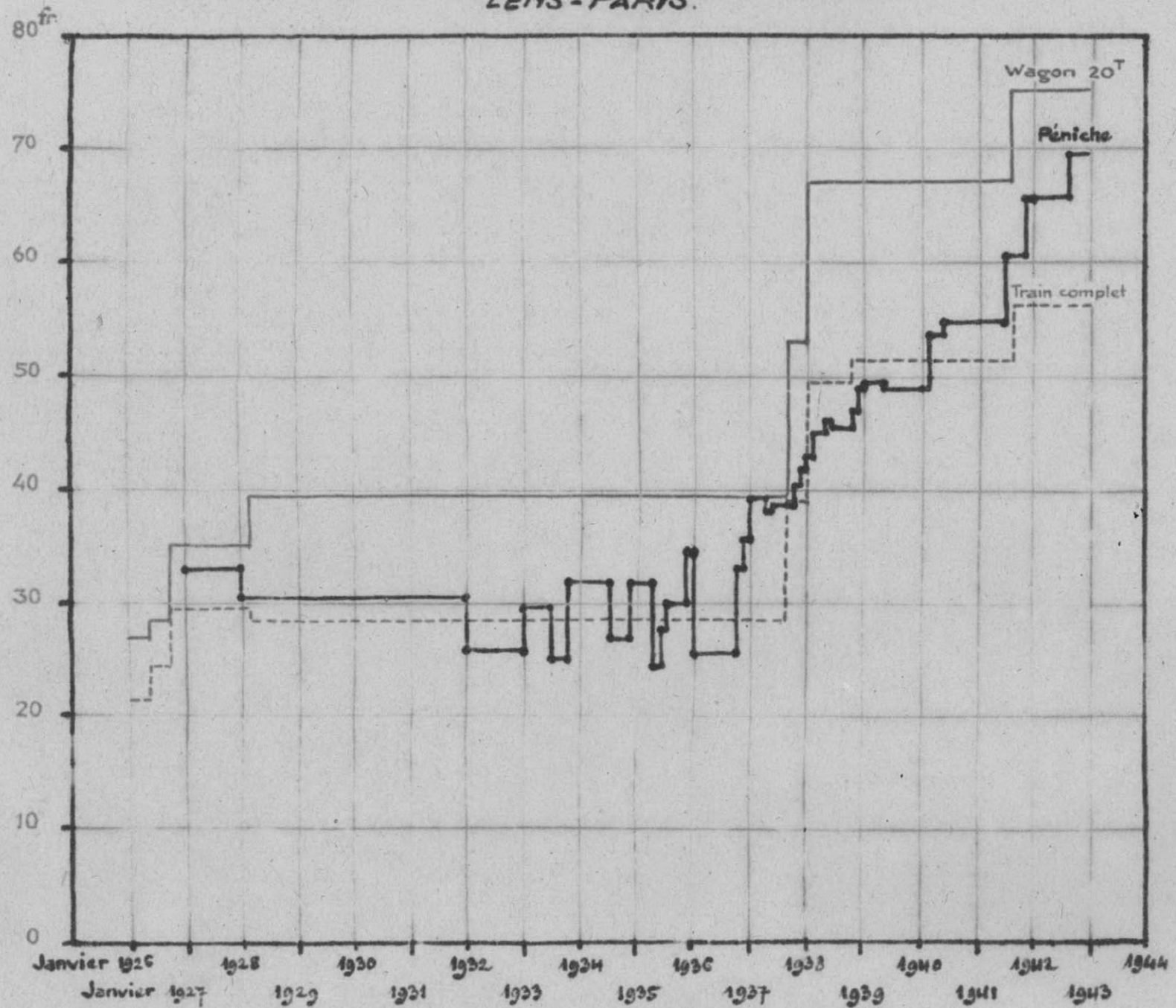


Wagons complets & Camions complets



COMPARAISON DES PRIX DE TRANSPORT D'UNE TONNE DE CHARBON PAR PÉNICHE ET PAR FER LENS - PARIS.

Annexe IV^E

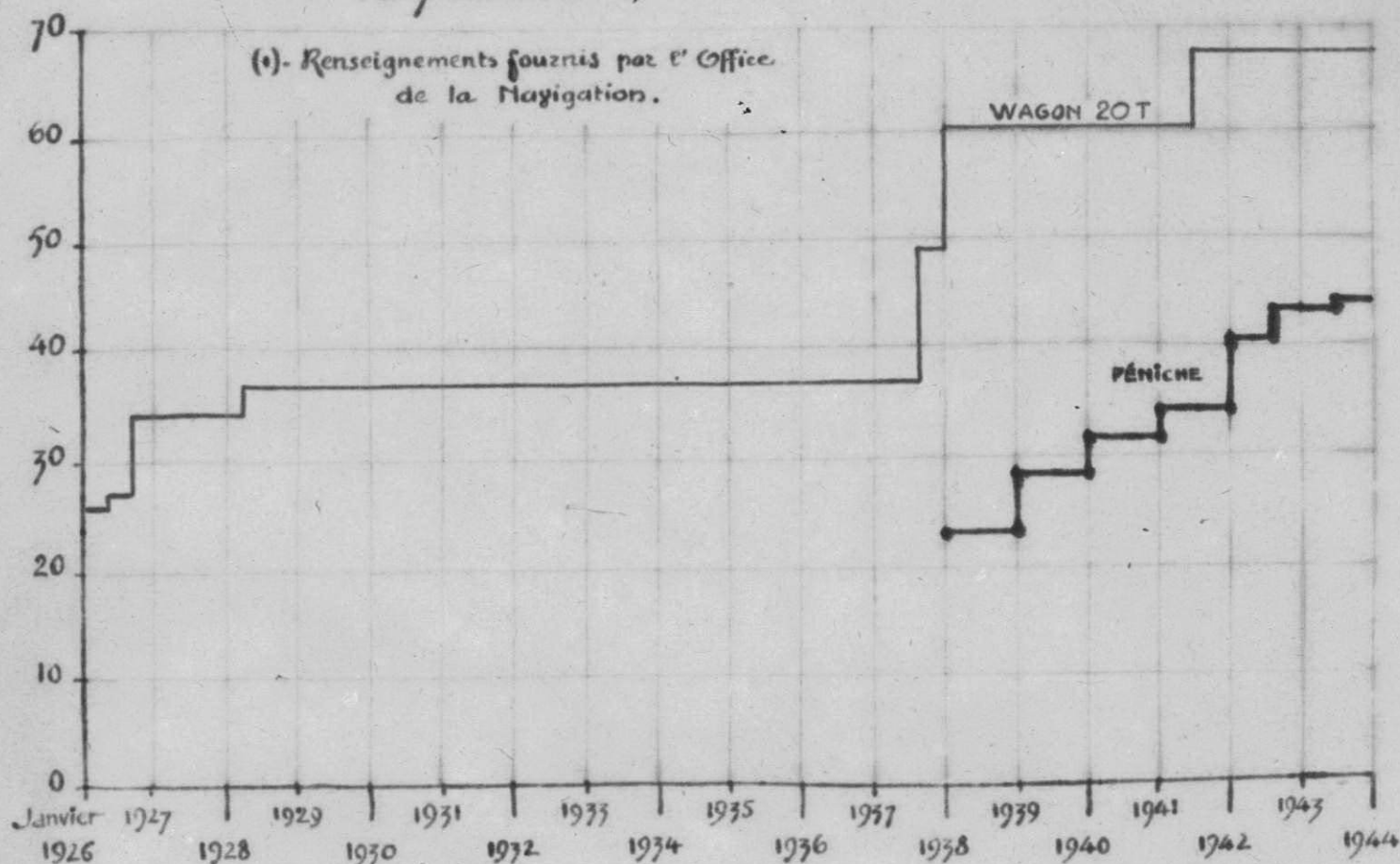


Houille Rouen-Paris

FER & EAU ⁽¹⁾

Annexe IV F

(1) - Renseignements fournis par l'Office de la Navigation.



Acier Nancy-Paris

FER & EAU ⁽¹⁾

Annexe IV G

(1) - Renseignements fournis par l'Office de la Navigation.

