

S O S L M 245/3

SS 32

(1939)

A

Réforme de la tarification du fer et de la route

(s)	C.D.	21.	2.39	41	X c
(s)	C.D.	4.	7.39	76	(XIV g)

Réforme de la tarification du fer et de la route

4 juillet 1939

QU. XIV (g) - Questions diverses

Réforme de la tarification du
fer et de la route

(s) p. 76

M. MARLIO

Reste enfin l'importante question de la réforme de la tarification qui était à l'ordre du jour, à la demande des délégués anglais. Ceux-ci, vous vous le rappelez, professent des théories assez hardies en ce qui concerne les rapports du Chemin avec les transports routiers. Ils demandent qu'on choisisse entre les deux systèmes suivants : ou assouplir la réglementation des chemins de fer en leur rendant plus de liberté, en ce qui concerne tant la publicité des tarifs que l'obligation de transporter et l'égalité de traitement avec les autres modes de transport, ou bien soumettre les transports routiers à une réglementation plus stricte qu'actuellement, de manière à rétablir l'équilibre entre les deux modes de transport.

On a entériné le rapport qui avait été établi par la Commission des transports par voie ferrée dans sa réunion de février 1939 à Paris et je ~~vous~~ rappelle que le ~~projet~~ ~~de~~ ~~la~~ ~~IX~~ résolution adopté par cette Commission, et dont je vous ai rendu compte dans notre séance du 21 février 1939, se prononçait, en principe, en faveur d'un assouplissement du régime tarifaire et réglementaire des transports par voie ferrée, et, corrélativement, d'une réglementation plus poussée des transports routiers. Mais elle était très réservée sur la possibilité de supprimer du jour au lendemain les trois grands principes qui sont à la base de l'exploitation commerciale des chemins de fer, à savoir l'obligation de transporter, l'obligation de faire homologuer et publier les tarifs, l'égalité de traitement entre les usa-

gers. Ces principes, en effet, sont à la fois une garantie pour le public et une garantie de stabilité dans les courants de transport d'un pays à un autre. J'ai attiré à plusieurs reprises l'attention de la Commission sur le problème suivant : on peut certes faire tout ce qu'on veut en matière ~~de~~ de tarification, mais le système le plus mauvais serait celui dans lequel un certain nombre de pays seraient soumis à une tarification strictement réglementée, alors que, dans d'autres pays voisins, la tarification serait entièrement libre.

Il se pose, en effet, des questions de concurrence de pays à pays, de port à port qui peuvent avoir des répercussions internationales extrêmement graves.

Finalement, j'ai proposé que cette question, étant donné qu'elle intéresse non seulement les chemins de fer mais aussi les transports routiers, fut renvoyée à l'examen d'un Comité qui avait été constitué il y a 4 ans et qui avait donné des résultats assez intéressants, le Comité Rail-Route, qui est un Comité mixte. Il en a été ainsi décidé. Ce Comité va être reconstitué. Il comprendra des éléments appartenant aux deux tendances et nous verrons quel sera le résultat de ses travaux.

21 février 1939

QU. X (c) - Questions diverses

Réforme de la tarification
du fer et de la route

(s) p. 41

M. MARLIO

Les représentants de la Grande-Bretagne (chemin de fer; Gouvernement britannique - transporteurs et expéditeurs) ont soulevé une question très importante dont je voudrais dire quelques mots au Comité.

Il s'agit de rien moins que de remettre en cause tout le régime administratif et tarifaire des chemins de fer. La question n'est d'ailleurs pas nouvelle car vous savez que depuis quelque temps les quatre Compagnies anglaises ont entrepris dans la presse une vaste campagne pour la liberté du chemin de fer.

Des déclarations faites par les représentants de la Grande-Bretagne, il résulte que les chemins de fer anglais demandent:

- à être affranchis : de l'obligation de transporter, de l'obligation de faire homologuer et de publier leurs tarifs, de l'obligation de traiter également tous les usagers;
- que soit supprimé le principe de la tarification ad valorem.

Au cours de conversations, ils ont indiqué que tout de même ils accepteraient certains tempéraments :

- déposer dans les gares des listes de prix pouvant intéresser le public, avec possibilité pour ce dernier de se pourvoir devant un tribunal chargé de dire si les prix sont raisonnables ou non;
- maintenir l'égalité de traitement des usagers, lorsqu'il s'agit du même point d'origine et du même point d'arrivée.

Mais ceci est peu de chose et, dans l'ensemble, les principes indiqués ci-dessus restent la base de la réforme, qui, de

l'avis des représentants de la Grande-Bretagne, devrait rétablir l'égalité entre les chemins de fer et les transports routiers.

Ces déclarations soulevèrent une vive émotion parmi les représentants des 26 ou 27 Nations qui siègent à la Commission. L'opinion était assez divisée sur l'attitude à prendre.

L'accord paraissait pouvoir se faire sans trop de difficultés sur les deux points suivants :

- désir d'une plus grande liberté dans l'exploitation des chemins de fer ;
- difficulté de faire accepter par la masse du public la suppression de toute garantie.

Certains délégués faisaient valoir, d'autre part, - ce que j'ai souvent indiqué moi-même - que la suppression de la tarification ad valorem, évidemment avantageuse à maints égards pour le chemin de fer et même pour certains usagers, aurait l'inconvénient d'amener celui-ci à relever, dans une proportion assez sensible, les prix de transports pour les matières premières et les produits lourds, ce qui n'irait pas sans provoquer de vives réactions de la part de la clientèle intéressée par ces transports.

Je n'étais entretenu à l'avance de la question avec M. BOYLAUX, qui représentait la S.N.C.F. à cette réunion, et nous nous étions mis d'accord pour soutenir un point de vue un peu moins révolutionnaire qui est le suivant :

- Le régime réglementaire et tarifaire des chemins de fer ne peut être examiné sans tenir compte du régime réglementaire des transports sur route. C'est là vérité d'évidence.

Mais le problème peut être résolu de multiples façons dont les deux extrêmes sont celles-ci : donner au chemin de fer la liberté de la route - imposer à la route la réglementation du chemin de fer.

Or, il n'est pas évident que la meilleure solution consiste à donner la liberté complète au chemin de fer.

- D'autre part, il n'est peut-être pas bon au point de vue du chemin de fer de soutenir des thèses qui, en définitive, auraient peu de chances de recueillir l'adhésion des pouvoirs publics et celle des usagers, donc d'aboutir.

Finalement, après une très longue discussion, la Commission a adopté un projet de résolution, encore à mettre au point dans le détail, mais dont l'essentiel est ceci :

- maintien, au moins dans le principe, de l'obligation de transporter, sauf dans les périodes de pointes de trafic, de l'égalité de traitement des usagers sous réserve des exceptions justifiées, de la publicité des tarifs;

- demander aux routiers un effort égal mais en sens contraire, de manière à arriver dans l'ensemble à un régime assez cohérent.

Si l'on rapproche ce projet de résolution du texte qui avait été adopté par la Commission rail-route en 1935, on constate qu'en définitive il n'y a pas de grandes différences, sauf un désir plus nettement exprimé d'assouplissement des règles imposées au chemin de fer et de réglementation plus poussée des transporteurs routiers.

La Commission des Transports sur route de la Chambre de Commerce Internationale va être appelée à se prononcer à son tour, et, ultérieurement, la Commission internationale route-voie ferrée.

M. GRIMPERT - Nous ne devons pas oublier, si nous voulons apprécier comme il convient la position prise, en ce moment, par les chemins de fer de Grande-Bretagne, que ceux-ci n'ont jamais, jusqu'ici, coûté un centime au contribuable.

M. MARLIS - De ce fait, évidemment, ils sont très forts.

M. GRIMPERT - Certainement. Car par quoi peut se justifier, en dehors des questions de sécurité, l'intervention des pouvoirs publics en matière de chemins de fer ? Seulement par deux motifs :

- l'existence d'un monopole réel : les pouvoirs publics ne peuvent se désintéresser de l'usage que l'on fait d'un monopole;

- quand le monopole n'existe plus - et c'est la situation actuelle - par le concours financier que l'Etat donne aux chemins de fer.

Cette seconde raison est la seule qui puisse être invoquée aujourd'hui puisque chacun a le moyen de transporter autrement que par le chemin de fer. Or, elle ne vaut pas en Angleterre. On comprend donc assez bien que les chemins de fer anglais aient pu prendre la position que vient d'exposer M. MARLIO.

Une telle position se concevrait mal en France, étant donné le concours important que, dans le domaine financier, l'Etat est obligé de donner au chemin de fer.

M. BEVIERAT - Il y a une dizaine de jours, je me trouvais à Londres et j'ai pu enregistrer l'ampleur de cette campagne des chemins de fer.

Elle est d'ailleurs menée d'une façon tout à fait curieuse. On trouve partout, notamment dans le métro, des affiches qui insistent sur les sujétions de toutes sortes qui leur sont imposées. Ces sujétions sont énumérées et l'affiche se termine par ces mots en gros caractères : "Est-ce juste". Aucune revendication précise n'est formulée. Le but est d'ancrer dans l'opinion publique cette idée que les chemins de fer doivent présenter certaines revendications.

M. LE BENSERAIN - J'ai réfléchi, depuis longtemps, à cette grosse question de la liberté pour les chemins de fer.

Je crois que pour une industrie du volume de la nôtre, la liberté totale n'est pas possible, pour les motifs qui ont été indiqués tout à l'heure, aussi et peut-être surtout parce que nous ne pourrions pas nous en servir.

Ce n'est pas cette liberté, j'en suis convaincu, que les chemins de fer anglais recherchent. Ils veulent obtenir, comme l'a indiqué M. MARLIO, une réglementation convenable des transports sur route. En cela ils ont raison. Ce qu'il y a de terrible dans la situation présente, c'est cette disparité énorme de régime entre les chemins de fer et les autres modes de transport (à côté de la route, il y a aussi l'eau).

M. LE BESNERAIS - L'expérience de chaque jour montre à quel point il est difficile, dans n'importe quel domaine, de réaliser l'égalité des conditions d'exploitation des divers modes de transports.

Peut-être n'y arrivera-t-on jamais. Mais alors il faut se rendre compte que le dogme de l'équilibre financier des chemins de fer est une chimère et une erreur.

M. TIRARD - C'est un mythe. Le chemin de fer devient de plus en plus un service public.

M. LE BESNERAIS - Tant que des services libres fonctionnent concurremment avec un service public, ce dernier n'effectuera que les transports dont les premiers ne voudront pas.

M. GRIMPRET - Il y a un autre dogme qui constitue également une erreur. C'est celui qui consiste à croire qu'on peut élever les tarifs en période de crise.

M. Le Besnerais.....

Pour conclure au sujet de l'intervention des représentants de la Grande-Bretagne à la Commission des transports par voie ferrée de la Chambre de Commerce internationale, nous devons dire ceci : il est nécessaire que, dans toute la mesure du possible, les charges qui pèsent sur les divers moyens de transports soient égalisées - pour nous-mêmes, nous ne demandons pas la liberté complète, mais seulement un assouplissement raisonnable de la réglementation.

M. GRIMPRET remercie M. MARLIO de sa communication.