

505 LH 293/5

6303

(1939)

APPRECIATIONS PARLEMENTAIRES SUR LA RECHERCHE DE L'EQUILIBRE
PAR DES MAJORATIONS DE TARIFS.

Rapport FROT (Budget 39- Ch. de fer) CH. N° 4449 (XVI° Lég. 38) p.97

Recherche de l'équilibre par des majorations de tarifs (appréciations parlementaires)

Extrait du rapport fait sur le budget de l'exercice 1939

(chemins de fer)

Doc. parl. Chambre N° 4449. f. 97.

EQUILIBRE FINANCIER (art. 18)

III. — *Le relèvement des tarifs.* — Nous abordons ici l'une des questions les plus délicates et les plus controversées de toutes celles que soulève la situation financière des chemins de fer. Le relèvement général des tarifs opéré au 1^{er} janvier 1938 et qui succédait à un autre relèvement général intervenu au mois de juillet et août 1937 a-t-il contribué, pour une part importante, à la baisse du trafic ?

En réponse à cette question, il convient tout d'abord de reconnaître que l'incidence de ces relèvements de tarifs ne peut être niée

raisonnablement et, qu'à cet égard, les prévisions faites lors de l'établissement du budget de la Société nationale ne reposaient sur aucune base sérieuse : le relèvement des tarifs ne pouvait pas ne pas accroître les effets des deux autres causes que nous avons précédemment analysées (dépression économique et concurrence des autres moyens de transport). Et, en fait, il les a accrus si manifestement qu'il a fallu, sur de nombreux points, corriger ces effets, soit en consentant des abaissements de prix en faveur des marchandises que la route menaçait d'enlever, soit en adoucissant les conditions de tonnage requises pour le bénéfice des tarifs d'abonnement et de groupage, lorsque les intéressés n'étaient plus en mesure, en raison de la crise économique, de réaliser ces conditions. Mais, d'une part, il n'est pas établi que toutes les mesures de cette espèce aient eu pour seule cause le relèvement des tarifs et auraient pu être évitées sans ce relèvement et, d'autre part, elles n'ont pas eu pour résultat d'annihiler totalement les conséquences de ce relèvement, de telle sorte qu'il a laissé — en définitive — un bénéfice net pour la Société nationale.

En effet, si les tarifs n'avaient pas été relevés le 1^{er} janvier 1938, on peut supposer que le trafic aurait accusé, par rapport à 1937, une baisse moins accentuée que celle effectivement constatée; mais on ne saurait soutenir que le trafic se serait développé, alors que les autres causes dépressives eussent continué de jouer. Les recettes perçues par la Société nationale auraient donc été nécessairement moindres que celles de l'exercice 1937. Or, en valeur absolue et bien que le trafic ait baissé, ces recettes ont accusé, par suite du double relèvement des tarifs de 1937 et de 1938, une plus-value de près de 30 0/0, pour le premier semestre 1938, rapporté à la période correspondante de 1937. Cette plus-value doit être ramenée à 10 0/0 environ, si l'on tient compte des relèvements de tarifs intervenus au cours du second semestre 1937.

A tarifs égaux à ceux de ce second semestre 1937, il eût donc fallu développer de 10 0/0 le trafic pour obtenir le même résultat. Et, si l'on avait recherché ce développement du trafic dans un abaissement des tarifs, comme certains esprits, cependant avertis, le préconisaient et le préconisent encore, il aurait fallu provoquer un développement encore supérieur à ce chiffre pour encaisser le chiffre de recettes effectivement atteint en 1938.

Pour prendre un exemple, un abaissement moyen des tarifs de 10 0/0, n'aurait procuré des résultats équivalents à ceux effectivement obtenus par le relèvement des tarifs du 1^{er} janvier 1938,

qu'à la condition d'entraîner un développement du trafic de 22 0/0 par rapport à 1937. Il n'aurait permis de réaliser l'équilibre intégral des recettes et des dépenses qu'en suscitant un développement du trafic de 33 0/0.

Pouvait-on raisonnablement escompter d'un abaissement des tarifs un tel résultat, dans les circonstances actuelles ? Nous n'hésitons pas, pour notre part, à répondre par la négative.

Si l'on doit faire justice de la thèse d'après laquelle un abaissement des tarifs pouvait donner des résultats meilleurs que le relèvement, du moins peut-on se demander si un relèvement plus modéré n'aurait pas procuré des résultats équivalents, à moindres frais pour la collectivité, étant acquis que tout relèvement des tarifs dévore lui-même une partie de sa substance, par la constriction du trafic qu'il entraîne.

Nous ne le pensons pas. C'est une idée très répandue et admise sans aucune nuance par l'opinion publique, que tous les tarifs ferroviaires ont atteint et même dépassé le « plafond » au-delà duquel leur productivité décroît nécessairement.

Le coefficient moyen de majoration de ces tarifs par rapport à l'avant-guerre ressortait, avant les mesures que nous indiquerons plus loin, à 7,93 pour les marchandises et à 5,2 pour les voyageurs, alors que l'indice général des prix de gros a atteint 653 et celui des prix de détail 698 au mois de juin 1938 (base 100 en juillet 1914).

Il résulte donc de ce rapprochement que le niveau moyen des tarifs marchandises s'est élevé sensiblement davantage que le niveau général des prix, tandis qu'au contraire, celui des tarifs-voyageurs demeurait notablement en deçà. Mais il importe de considérer que, pour les marchandises, le quantum du relèvement est très variable suivant les produits, de telle sorte que, si certains tarifs sont à un taux qu'il est impossible de dépasser et qui devrait même être abaissé, certains autres, au contraire, demeurent à un taux relativement bas : cette diversité tient aux mesures spéciales qui sont prises à l'égard de tel ou tel produit et de tel ou tel usager. Des révisions périodiques de l'ensemble de la tarification (comme celles de 1935 pour les voyageurs et de 1937 pour les marchandises) viennent, de temps à autre, remettre de l'ordre dans celle-ci. Mais la nécessité de maintenir le trafic acquis contre les transports concurrents et de permettre à certaines entreprises atteintes par la crise économique de continuer leur expéditions entraîne, dans les circonstances actuelles, des modifications continues aux tarifs existants qui rendent, pour ainsi dire, précaires les équilibres établis et entre-

tiennent, dans la tarification, un désordre, en quelque sorte chronique.

Au demeurant, le niveau général des prix n'est pas le seul élément à prendre en considération pour apprécier le relèvement des tarifs : on ne saurait faire totalement abstraction du prix de revient pour un service public qui a été placé officiellement, depuis dix-sept ans, sous le signe d'une « gestion industrielle » ; certes, la détermination du prix de revient exact du transport par fer est pratiquement impossible pour chaque catégorie de trafic, ou tout au moins, elle fait intervenir des éléments si divers et si nombreux que les diverses formules qui ont été proposées jusqu'ici pour les exprimer apparaissent trop arbitraires pour être retenues comme bases d'une exploitation commerciale rationnelle.

Mais il doit y avoir, néanmoins, à la base de cette exploitation, de par le régime financier même des chemins de fer, la notion d'un prix de revient national. Or, à s'en tenir aux seules dépenses d'exploitation rapportées aux unités de trafic, ce prix de revient moyen a été multiplié, au minimum, par le coefficient 11 de 1913 à 1938.

La répercussion sur le trafic des relèvements de tarifs est imputable, non pas tant à leur amplitude, qui est demeurée modérée eu égard à la hausse générale des prix et des dépenses d'exploitation, qu'à leur caractère massif. En effet, ces relèvements ont été trop longuement différés : aucun relèvement général n'est intervenu de mars 1923 à juillet 1937, en dehors d'un relèvement des tarifs voyageurs en 1933, qui a été compensé par une réduction du taux de l'impôt et est demeuré, par conséquent, sans effet pour le public.

Succédant à cette longue période de stabilité tarifaire, deux relèvements sont intervenus coup sur coup, dans un délai de six mois, qui avaient pour effet de majorer de plus de 500/0 l'ensemble des tarifs antérieurs (taux atteignant jusqu'à 680/0 pour certaines marchandises). Or le mouvement ascensionnel des prix a commencé dès le second semestre 1935. Il ne s'était pas ralenti au moment où sont intervenus les relèvements de tarifs, mais la dépression économique était alors à son maximum. Si le relèvement des tarifs était intervenu dès l'apparition du déficit, en 1929, ou, au plus tard, en 1930, il aurait été « digéré » beaucoup plus facilement par une économie encore prospère. Et il n'aurait, selon nous, ni hâté, ni accentué la crise. C'est, en effet, une erreur de croire que le retard apporté au relèvement des tarifs serve l'économie générale : d'une part, celle-ci fait toujours, en définitive, les frais du déficit ferroviaire, sous une forme ou sous une autre (impôts ou manipulations monétaires). En outre, le maintien de tarifs stables en période de hausse générale des prix

ajoute au désordre de la production et des échanges : en réduisant la part relative au transport dans le prix de revient, ce maintien fausse totalement la situation respective des producteurs sur les différents marchés; il donne, toutes choses égales, d'ailleurs, une prime aux producteurs moins bien placés et permet, par là même, la multiplication des intermédiaires. La dépréciation du prix de transport une fois acquise, il devient difficile de revaloriser ce prix, car la partie amputée se trouve très rapidement absorbée par ces intermédiaires, sans profit pour le consommateur.

En définitive, la raison même qui veut que les tarifs ferroviaires soient stables dans une économie normale exigerait qu'ils suivent autant que possible les fluctuations des prix dans une économie troublée.

Telles sont les considérations générales qu'il nous paraît indispensable de dégager à propos de l'incidence sur le trafic des relèvements de tarifs. Nous les retiendrons pour l'avenir.

Nous en avons ainsi terminé avec l'analyse des divers facteurs de la situation financière de la Société nationale, telle qu'elle se dégageait à la fin du premier semestre de 1938, en ce qui concerne les recettes. Nous répéterons, en terminant, que l'effet de ces facteurs s'est fait sentir d'autant plus durement que les prévisions budgétaires postulaient exactement les effets contraires.