

# **LE PROBLÈME GÉNÉRAL DES TRANSPORTS**

---

**PAR M. Louis ARMAND**

DIRECTEUR GÉNÉRAL DE LA SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS



*Article paru dans "L'Economie Contemporaine" numéro de  
Novembre - Décembre 1950.*

Que le problème des transports soit difficile, nous devons bien l'admettre, puisque les solutions appliquées depuis une vingtaine d'années se sont révélées insuffisantes. Je voudrais cependant indiquer que ce problème pourrait être résolu de façon plus complète, sans réformes extraordinaires ou révolutionnaires, mais par des mesures du type reconversion, c'est-à-dire par des mesures que nous devrions considérer comme normales, car il est inévitable que le développement des techniques les rende nécessaires dans de nombreuses industries.

Je ne veux pas dire par là que l'application de ces mesures soit chose aisée. En effet, elles heurtent fréquemment nos conceptions économiques qui correspondent à un état ancien et déjà périmé des techniques. Parce que celles-ci ont d'abord évolué très lentement, elles ont profondément marqué nos moeurs et nos institutions et les ont immobilisées dans des cadres qui restent encore aujourd'hui rigides. Mais depuis les vingt dernières années, l'évolution des techniques s'est accélérée grâce aux progrès de la science et grâce à leur interpénétration de plus en plus féconde. Voilà pourquoi les vieux pays, et en particulier les pays de l'Europe Occidentale, éprouvent une certaine peine à s'adapter.

Qu'il en soit ainsi sur le plan économique, on l'a souvent dit et je n'insiste pas. Il est évident que plus la technique se perfectionne, plus elle exige de gros investissements et de courts délais d'amortissements, mais elle s'accommode de nos

conceptions traditionnelles en matière de financement et de rémunération des capitaux.

Mais toute mesure d'adaptation ou de reconversion industrielle soulève également des difficultés d'ordre social auxquelles je voudrais consacrer quelques développements en raison même de leur incidence sur le problème actuel des transports. La reconversion humaine est une opération d'autant plus délicate qu'elle porte sur un personnel que la technique antérieure a davantage spécialisé. On peut dire que le risque de chômage est en partie fonction de la spécialisation. Or, plus un pays est civilisé, plus il redoute le chômage et s'efforce de l'éviter.

Si nous avons le loisir de pousser plus loin notre enquête, nous constaterions que la technique ne spécialise pas seulement la main-d'oeuvre, elle la qualifie et met en jeu par là même des facteurs psychologiques qui peuvent avoir une action considérable en période de reconversion. L'homme estime en effet que sa qualification - dont l'apprentissage est le premier stade - engage l'avenir et lui ouvre une suite d'emplois de plus en plus élevés dans la hiérarchie des fonctions. Il a donc une grande espérance basée sur une grande confiance dans son métier. Que toute industrie capable d'inspirer de tels sentiments à son personnel dispose d'une force de premier ordre, je le sais d'autant mieux que tel est le cas du chemin de fer. Mais pour que cette force se développe et s'oriente dans un sens favorable, il est bon que l'industrie elle-même se développe et progresse sans que des innovations techniques

viennent modifier la position de l'homme par rapport à son métier. Si l'évolution technique s'accélère et change de direction, les facteurs psychologiques que nous avons dégagés joueront en sens inverse ; ils provoqueront des malaises, des malentendus, parfois des déceptions cruelles qui mettront les organisations syndicales dans la nécessité de défendre les droits acquis du personnel. Lorsque le développement social d'un pays a atteint un certain niveau, une évolution rapide de son économie soulève des difficultés de toutes sortes.

Dans les pays neufs, la situation est bien différente, car une jeune industrie peut adopter les techniques les plus évoluées sans que se posent les problèmes de reconversion. Ceux-ci, au contraire, prennent toute leur ampleur dans un pays comme la FRANCE, et il est normal que le chemin de fer soit la première industrie française qui en subisse les effets puisque, d'une part, le chemin de fer, après avoir procédé à de gros investissements, voit sa situation économique largement modifiée par des techniques nouvelles et que, d'autre part, il a toujours été en avance sur le plan social : le Statut des Cheminots est un des plus anciens statuts. Le problème des transports présente donc un intérêt tout particulier: c'est en quelque sorte un critère de la possibilité de résoudre les autres problèmes du même ordre qui se poseront dans un proche avenir.

° ° °

Or, si le chemin de fer, pour les raisons que nous venons d'exposer, éprouve de sérieuses difficultés d'adaptation, celles-ci deviennent d'autant plus inquiétantes qu'il trouve en face de lui un rival, l'automobile, dont la liberté de manoeuvre est exceptionnelle. Ici, l'évolution ne nécessite pas des investissements considérables et l'organisation de la profession, encore assez rudimentaire, ne porte pas la marque d'un lointain passé. De plus, sur le plan technique, l'automobile, pour des raisons qui lui sont propres, a évolué plus rapidement que le chemin de fer. Elle a pu profiter des matériaux plastiques tels que le goudron utilisé pour le revêtement des routes ou le caoutchouc utilisé pour la confection des pneumatiques ; elle a pu recourir largement à l'emploi des métaux légers et surtout bénéficier des bas prix de revient de la construction en série. Pour mettre en lumière ce dernier point, je rappellerai que, de 1900 à 1950, les progrès techniques n'ont réduit que de 20 à 15 le prix de revient des locomotives calculé en heures de travail par cheval, alors que, dans le même temps, l'automobile a baissé 15 fois plus son prix de revient qui tombait de 20 à 1. Cet écart considérable trouve son explication dans le fait que les commandes du chemin de fer portent - même aux ETATS-UNIS - sur des chiffres beaucoup moins élevés que les commandes de l'automobile. Des deux industries de construction, ferroviaire et automobile, la seconde a seule bénéficié de l'énorme progrès que représente la production de masse.

Enfin, parce que le chemin de fer assume seul le service public des transports, il est seul assujetti à de multiples obligations extra-commerciales qui constituent pour lui un

handicap redoutable dans sa lutte contre l'automobile. Je ne veux pas dresser ici la trop longue liste de ces obligations, mais comment ne pas rappeler qu'il est tenu de respecter le principe de l'égalité de traitement vis-à-vis de tous les usagers, qu'ils soient de bons ou de mauvais clients, qu'ils soient desservis par des lignes à bas prix de revient ou à prix de revient élevé. L'uniformité de la tarification que le principe de l'égalité de traitement impose, interdit toute souplesse à la politique commerciale du chemin de fer et le livre sans défense à des concurrents dont les attaques sont encore facilitées du fait que les tarifs ferroviaires sont connus et publiés.

De telles obligations extra-commerciales, de telles servitudes sont très acceptables dans un régime de monopole, car le service public s'y trouve placé dans une situation bien définie et économiquement stable, ce qui lui permet de s'organiser en fonction de ces charges si lourdes soient-elles. Mais que dire d'un service public concurrencé par des services libres ?

Il suffit de peser les mots pour saisir qu'il s'agit là d'une extravagance économique. En effet, les concurrents libres d'un service public gagnent à tous les coups ; il est bien évident que le principe de l'égalité de traitement et son corollaire, l'uniformité de la tarification, transforment la concurrence en un jeu d'enfants puisqu'ils ont pour conséquence inévitable de faire payer trop cher certains transports et d'autres transports pas assez cher. Rien n'est donc plus aisé pour une exploitation routière que d'offrir à la première catégorie de ces transports des tarifs légèrement inférieurs à ceux du rail dont le trafic se trouve ainsi écrémé. Quant aux

transports soumis à des tarifs ferroviaires d'un taux insuffisant, ils restent fidèlement acquis à la S.N.C.F., nul ne se les dispute, et comme ils n'ont plus de contrepartie, ils creusent d'autant le déficit du chemin de fer.

Parce qu'elle est à tous égards du type service public, la réglementation du chemin de fer permet à l'écrémage de prendre les formes les plus diverses. L'automobile choisit les relations faciles et s'y installe confortablement, les prix du rail ne tenant aucun compte de la facilité ou de la difficulté du parcours ni de la puissance d'équipement des lignes. La route, bien entendu, prélève les trafics qui sont, par leur nature et en tout état de cause, rémunérateurs ; elle écrème les marchandises dont le prix de vente est élevé et que pénalise la tarification du fer qui tient encore de l'ancienne tarification ad valorem en usage sous le régime du monopole : elle prélève les trafics dont la régularité abaisse le coût du transport sans que la S.N.C.F. puisse reporter cet avantage sur sa clientèle. Non seulement le chemin de fer ne peut plus compenser ses pertes par des bénéfices, mais plus le service se désorganise, plus les servitudes d'exploitation détériorent les prix de revient.

A cet égard, l'exemple typique est celui des trafics de pointe pour lesquels l'automobile (camions ou autocars) se garde bien de s'équiper. Or l'illogisme est ici manifeste puisque le mode de transport le plus souple est celui auquel devrait normalement incomber une exploitation qui, par sa nature, entraîne un mauvais emploi du matériel et des installations.

A vrai dire, il n'y a pas concurrence entre le rail et la route si on entend par là une compétition s'exerçant dans des conditions d'égalité au moins relatives. Le mot concurrence engendre un malentendu et fausse le problème, car il laisse croire - et rien n'est plus faux - que la dure loi de l'élimination sert l'intérêt général et fera triompher le mode de transport le plus économique. Cet argument est le plus souvent présenté par ceux qui entendent profiter des entraves du chemin de fer pour le mieux dépouiller.

Etrange concurrence d'ailleurs que celle qui fait évoluer chacun des concurrents dans un sens opposé aux aptitudes qui lui sont propres ! L'automobile prospère le long des grandes voies ferrées les mieux équipées : LYON - MARSEILLE, PARIS - BORDEAUX, et laisse le chemin de fer acheminer sur les petites lignes les matériaux de construction ou les engrais. S'il y avait concurrence saine, ce sont les prix de revient qui dirigeraient la répartition et celle-ci serait beaucoup plus conforme à une mise en ordre des moyens de transport. En fait, la répartition illogique qui tend aujourd'hui à se généraliser provient de ce que la prise en charge de l'ensemble des transports dans une zone limitée présente pour l'automobile beaucoup moins d'intérêt que l'écrémage d'un important courant d'échanges comprenant les trafics les plus variés. On voit donc que la soi-disant concurrence, prônée si fort par certains, éloigne la solution du problème bien plutôt qu'elle ne la rapproche.

Pour que la rivalité du rail et de la route pût servir l'intérêt général, il faudrait libérer le chemin de fer de ses

obligations extra-commerciales. Il est à peine utile d'ajouter qu'une telle solution ne peut être envisagée : le service public assuré par la S.N.C.F. reste un besoin impérieux, et les usagers de la route eux-mêmes ne sauraient s'en passer. Nous devons donc conclure de cette première partie de notre exposé que le problème du déficit du chemin de fer est inséparable du problème d'ensemble des transports et que celui-ci ne peut pas être réglé d'une façon satisfaisante sans que l'Etat intervienne.



Mais, si on a bien suivi notre raisonnement, on comprendra que cette intervention doit avoir pour fin essentielle de remplacer la route et le rail dans des conditions de saine concurrence. Il ne s'agit nullement de créer un nouveau dirigisme, mais de corriger celui qui existe pour permettre aux lois économiques de jouer naturellement.

Dans quel domaine l'intervention de l'Etat doit-elle donc se manifester ? Parce qu'il est normal que tout service d'intérêt général fasse l'objet d'une réglementation et parce que le chemin de fer depuis ses origines est réglementé, on considère tout naturellement que l'intervention de l'Etat doit porter sur la S.N.C.F. La question se pose alors de savoir si, actuellement, il est possible d'assainir le secteur des transports à partir d'une réforme ferroviaire. Nous pouvons affirmer qu'une telle réforme dont les effets peuvent être salutaires à certains égards ne pourrait remédier à la crise présente puisqu'elle

a pour origine la position défectueuse des divers modes de transports les uns par rapport aux autres. L'intervention de l'Etat doit consister essentiellement à régler l'ensemble du mécanisme, puis à modifier ce réglage selon l'évolution de la technique et de l'économie.

Mais on ne peut présenter le problème des transports sans mentionner les polémiques qu'il suscite de toutes parts. Ces polémiques ne se proposent qu'un seul but : défendre des positions acquises ; aussi encomrent-elles le débat de thèses incomplètes, parce qu'intéressées, et d'arguments souvent erronés et presque toujours simplistes. Malheureusement, les propagandes ont la partie facile, car l'opinion saisit mal la complexité du problème. De plus, il est remarquable de constater qu'en matière de transports, tout le monde veut avoir un avis et que chacun croit son avis pertinent dès qu'il est basé sur une expérience personnelle, même très limitée. Comme je rappelais à notre Ministre des Travaux Publics un mot de Jean COCTEAU : "Tout le monde dans notre pays pense ... même la bêtise pense", le Ministre a rectifié de la sorte le propos trop pessimiste : "Dans notre pays, et en matière de transports, tout le monde sait ... même l'ignorance croit savoir".

Bien souvent, mes collaborateurs et moi-même avons éprouvé quelque tristesse à constater combien l'atmosphère que certains s'efforcent de créer autour du débat sur les transports était peu favorable à des solutions constructives ; il est précieux de rencontrer au sortir de polémiques, parfois déprimantes, le réconfort de travaux comme ceux de M. Alfred SAUVY, qui témoignent d'un souci constant de bien poser les

problèmes économiques et de les examiner en toute objectivité.

Parmi les thèses les plus tendancieuses et soutenues avec le plus d'insistance figure celle des partisans de la route, selon laquelle il est absurde de réglementer les exploitations routières à l'occasion du déficit de la S.N.C.F., car ce déficit ne témoigne que de la mauvaise gestion du chemin de fer. En présence de telles assertions, les Pouvoirs Publics, je le note très volontiers, se sont efforcés, en plusieurs circonstances, de rétablir la vérité. C'est ainsi qu'au mois d'Août dernier, le Ministre a éclairé d'une vive lumière un débat jusqu'alors fort obscur du Conseil de la République, en déclarant que l'assainissement de la situation des chemins de fer devait être recherché dans une solution rationnelle du problème d'ensemble des transports. En effet, si le déficit est, comme on le veut, une sorte de thermomètre médical, il décèle l'état de fièvre commun à tout le secteur des transports puisque la S.N.C.F., par le processus que nous venons d'indiquer, comptabilise le déficit commun de toutes les voies de communication terrestres.

Nous rappelons sans cesse que le déficit de la S.N.C.F. n'est pas un critère de sa gestion ; mais il existe des critères très valables et, lorsqu'on les compare avec ceux des réseaux étrangers ou avec ceux des réseaux français d'avant-guerre, on constate que les normes d'exploitation de la S.N.C.F. sont actuellement satisfaisantes. Sans vouloir faire de cet exposé un plaidoyer pro domo, je rappellerai que, pour établir le diagnostic d'ensemble d'un Réseau, il suffit des deux indices qui occupent en quelque sorte les positions

extrêmes entre lesquelles viennent s'insérer les autres indices : c'est, d'une part, la productivité de l'agent qui mesure le rendement humain et, d'autre part, la régularité du service qui mesure la qualité technique de l'outil. Comme je désire donner le moins de chiffres possibles, je m'en remets à l'appréciation du lecteur en ce qui concerne la régularité. Quant à la productivité de l'agent, son importance est d'autant plus évidente que les dépenses de personnel s'élèvent à 60 % des dépenses totales. Il est donc encourageant de constater qu'en 1950 le nombre des unités kilométriques par heure de travail s'établit à 66 contre 50 en 1935 ; il s'établissait à 60 en 1929, année où le trafic a atteint son niveau le plus élevé et a, par conséquent, favorisé dans une plus large mesure qu'en 1950 la productivité générale du Réseau.

Bien entendu, il nous reste beaucoup à faire et nous nous efforçons de procéder à des améliorations continues. Celles qui sont déjà acquises nous ont permis, en deux ans, de comprimer les effectifs de plus de 29.000 unités malgré bien des difficultés dont la plus obsédante résulte des déplacements que nécessite toute opération de ce genre et qui atteignent un nombre d'agents très supérieur à celui des réductions envisagées. Quant à l'ordre de grandeur des progrès que la S.N.C.F. peut réaliser par elle-même, en dehors des progrès importants que permettraient de nouveaux équipements, je dirai que, si nous étions parfaits, ils se traduiraient, dans les dix années à venir, par des économies d'environ 10 milliards. Je laisse à chacun le soin de fixer comme il l'entend, c'est-à-dire d'après le degré de perfection qu'il nous attribue, le

montant des économies probables. Quoi qu'il en soit, une amélioration de cet ordre de grandeur en 10 ans ou même en 5 ans, c'est fort peu de chose par rapport à un déficit de 100 milliards. Aussi les experts et les enquêteurs qui ont récemment étudié la situation du chemin de fer ont-ils conclu qu'il fallait chercher ailleurs la solution du problème.

Quant à une majoration de tarifs, cette solution classique peut paraître au premier abord raisonnable car, pour résorber le déficit, il suffirait de porter à 19 le coefficient moyen de majoration des prix de transport par fer qui resterait ainsi inférieur au coefficient des prix de gros. Mais cette opération ne donnerait pas les résultats attendus ; elle aurait pour premier effet d'intensifier l'écrémage pratiqué par la concurrence. La situation dans son fond ne serait pas modifiée ; en tout cas elle ne serait pas assainie.

° ° °

C'est pourquoi, depuis plus d'un an, les milieux gouvernementaux et la S.N.C.F. ont engagé leurs études dans une direction nouvelle. Je dis aussitôt que nous ne nous sommes pas proposé d'établir un plan magique capable de supprimer d'un seul coup le déficit et de stabiliser un équilibre même relatif des recettes et des dépenses. Si nous nous sommes méfiés des formules de ce genre, c'est parce qu'il s'agit non de créer, ce qui autorise l'emploi de règles rigides consignées dans un texte organique tel que le statut actuel du chemin de

fer, mais d'adapter, ce qui impose d'abord, comme toute opération de reconversion, de repenser le problème sur un plan plus général puis de recourir à des mesures susceptibles de provoquer une évolution aussi rapide que le permettent les besoins de l'économie.

Notre premier soin devait être de dégager la valeur actuelle de la Convention qui lie la S.N.C.F. à l'Etat. Rien de plus simple que le principe de la Convention de 1937, puisqu'elle prévoit qu'en cas de déficit, le retour à l'équilibre sera assuré par un ajustement de tarifs. Les rédacteurs de ce texte ont estimé que, dans un tel système, la difficulté essentielle consisterait en ce que les majorations générales de tarifs proposées par la S.N.C.F. pourraient paraître politiquement inacceptables au Gouvernement, d'où la formule bien connue de l'indemnité compensatrice. Aujourd'hui, la difficulté est ailleurs ; elle résulte, nous l'avons vu, de la concurrence désordonnée faite au chemin de fer. Cependant - et j'insiste sur ce point - le jeu de la Convention ne serait plus illusoire si, pour éviter une fuite du trafic, le Gouvernement accompagnait les majorations de tarifs de taxes frappant les exploitations routières. L'ancien problème de l'équilibre financier du rail qui relevait du niveau de la tarification ferroviaire, est devenu essentiellement un problème de tarifs et de taxes. C'est donc par une politique de tarifs et de taxes que doit se manifester l'intervention de l'Etat.

Si nous préconisons des taxes, c'est parce que leur efficacité peut être suffisante et que l'autre solution qui consisterait dans la main-mise de l'Etat sur les entreprises

routières serait économiquement dangereuse ; elle serait même incomplète en raison du développement pris par le camion privé. Mais les taxes ne pourront constituer le facteur essentiel de tout réglage du mécanisme général des transports que si les Pouvoirs Publics les considèrent comme telles et non pas du seul point de vue fiscal. Taxes et tarifs doivent donc être coordonnés : les tarifs sont homologués par le Ministre des Travaux Publics selon des errements anciens qui relèvent de la tradition des contrôleurs des anciens réseaux, c'est-à-dire de principes que devraient primer des considérations d'ordre économique, surtout depuis que les Services des Finances sont chargés de surveiller l'ensemble des prix. Quant aux taxes sur l'essence et le gas-oil, elles ont toujours été du ressort du Ministère de la Production Industrielle et l'on ne s'est jamais avisé de tenir compte de l'incidence qu'elles ont ou pourraient avoir sur les transports.

Je sais que l'automobile prétend qu'elle est déjà écrasée sous le poids des taxes ; c'est même le sujet de polémiques qui font état d'arguments discutables et dans lesquelles la S.N.C.F n'a pas à prendre parti. Que le montant total des taxes actuellement payées par l'ensemble des usagers de la route paie ou non les frais de la route, que nous importe ! Ce que nous prétendons et ce qui accuse encore l'inégalité de la concurrence c'est que les véhicules qui écrèment directement le trafic du chemin de fer (les camions lourds et les autocars) ne paient pas leur juste part des dépenses d'entretien, de signalisation, de police du réseau routier et touchent de ce fait une subvention, évaluée pour cette année à 21 milliards.

L'inégalité des divers transporteurs devant le fisc est évidente et il est assez remarquable de noter que les transporteurs professionnels sont bien près d'adopter les thèses du chemin de fer quand il s'agit de défendre leurs intérêts contre le camion particulier dont le développement rapide déplace le centre de gravité du problème. Le transport privé est aujourd'hui la solution de choix de l'industrie et du commerce. Une entreprise a tout avantage à s'équiper en camions dans la mesure où ses transports réguliers de produits chers assurent aux camions des conditions d'exploitation favorables. Quant aux mauvais trafics ou aux trafics pour lesquels les tarifs du chemin de fer sont bas, elle entend ne pas en prendre la charge, car ils nécessiteraient l'achat de camions supplémentaires travaillant dans de déplorables conditions. L'entreprise remettra donc au chemin de fer ses mauvais trafics et elle aurait bien tort de se gêner car le chemin de fer, qu'elle condamne ainsi au déficit, ne lui fera pas payer plus cher que précédemment les transports qui lui sont maintenus. Il faut ajouter que l'achat et l'amortissement d'un camion pendant les années de bénéfices permettent de réduire le montant des impositions et que les marchandises acheminées par camions échappent pendant le transport à la surveillance du fisc, alors que le chemin de fer interdit tout espoir de fraude ; ces deux particularités ne sont pas sans incidence sur le développement du transport privé. Vous voyez donc qu'une des raisons principales qui nous incitent à préconiser le recours à une politique de tarifs et de taxes, c'est que les taxes peuvent seules atteindre les transports privés et les intégrer dans une organisation d'ensemble.



Nous avons montré que si on veut abaisser le prix de revient du transport en FRANCE et mettre à la disposition du pays des moyens susceptibles de répondre à tous ses besoins - y compris ceux de la Défense Nationale - il est nécessaire que l'Etat règle le mécanisme des transports en agissant sur les tarifs et les taxes. Il nous reste à indiquer comment, dans notre pensée, ce réglage peut être pratiquement réalisé.

Considérons, en premier lieu, qu'un grand pays doit mettre gratuitement à la disposition de ses transporteurs un système de voies de communication (route, fer, canaux, pipe-line) en bon état d'usage. Admettons ensuite que l'ensemble des dépenses occasionnées par un transport devrait comprendre trois éléments distincts : le premier élément, à la charge de l'usager, correspondrait aux frais directs du transporteur et resterait acquis à celui-ci ; le second élément, à la charge également de l'usager, serait une participation aux dépenses supportées par l'Etat pour l'entretien et l'amélioration des voies de communication ; le troisième élément, enfin, serait à la charge de la collectivité et viendrait compenser l'insuffisance des prix payés par certains transports d'intérêt général.

Si l'on admet cette répartition, la politique à suivre en matière de tarifs, de taxes et de subventions, doit être subordonnée à un ensemble de considérations dont les trois principales paraissent être les suivantes :

1°- Pour que chaque catégorie de trafic soit attirée vers le mode de transport le plus économique et pour que chaque mode

de transport travaille au mieux de sa technique, il faut que les tarifications appliquées par les transporteurs (chemin de fer, exploitation routière, batellerie) couvrent les mêmes catégories de dépenses. Or, les tarifs pratiqués par la route et la batellerie ne couvrent pas les frais d'entretien de la voie de communication ; ils correspondent au premier élément que nous avons dégagé plus haut, c'est-à-dire à un prix partiellement marginal du transport. A la tarification ferroviaire actuelle dont le but est de couvrir la totalité des dépenses y compris les frais d'infrastructure, serait substituée une tarification établie sur un prix marginal des transports par fer calculé de façon parallèle au prix des transports par route ou par eau. La concurrence du chemin de fer, de l'automobile et de la péniche se trouverait de ce fait considérablement assainie et la liberté des exploitants serait assurée dans toute la mesure possible, puisque la répartition des trafics se ferait en dehors de toute contrainte réglementaire et serait commandée par les lois économiques.

2°- Quant à la part du coût des transports qui correspond à l'entretien et à l'amélioration des voies de communication, elle serait prélevée sur les usagers non plus par l'intermédiaire des tarifs, mais au moyen d'un impôt spécial. Pour laisser aux tarifs calculés comme je l'ai dit plus haut leur efficacité bienfaisante dans la répartition des trafics, cet impôt serait le même, quelle que soit la voie de communication utilisée. On peut envisager une taxe proportionnelle à la valeur des transports et qui, ajustée à un taux convenable, remplacerait la taxe de 7 %. Les transports privés seraient soumis à

une taxe forfaitaire établie en fonction des caractéristiques des véhicules et d'après les taxes payées par les véhicules analogues utilisés par les transporteurs professionnels.

3°- Enfin, la troisième part du coût des transports serait supportée par l'ensemble des contribuables et récupérée sur le produit des impôts généraux. On peut citer, à titre d'exemples de transports qui continueront inévitablement à bénéficier de tarifs privilégiés, la desserte des banlieues des grandes villes, la desserte des régions défavorisées ou de certaines industries comme la métallurgie du Centre. En BELGIQUE, on a ainsi envisagé d'imputer le déficit des lignes de banlieue à un compte d'aide à l'industrie.

Nous verrions volontiers le Gouvernement établir chaque année un budget "transports" fixant les taxes et les subventions mentionnées ci-dessus. Le Parlement resterait mieux dans son rôle en discutant et en votant ce budget qu'en abordant plusieurs fois par exercice la question des transports sous des aspects fragmentaires. Mais, afin d'être en mesure de tenir le programme dont j'ai tracé les grandes lignes, il serait nécessaire que le Gouvernement établisse chaque année un compte prévisionnel des moyens de communication terrestres. Ce compte comprendrait, d'une part, toutes les dépenses à la charge de l'Etat pour l'amélioration et l'entretien des réseaux routiers et ferrés ainsi que des canaux ; d'autre part, le produit des taxes sur les transports et le montant des subventions. Un organisme de contrôle général placé sous l'autorité du Ministre des Transports aurait pour mission de dresser ce compte

prévisionnel à partir duquel le budget Transports serait établi, de déterminer la politique à suivre en matière de tarifs et de fixer les modalités d'application des taxes.

Mais deux autres fonctions incomberaient à cet organisme pour lesquelles il devrait être muni de pouvoirs étendus. C'est à lui qu'il appartiendrait de dégager les possibilités de chaque mode de transport et de prévoir la meilleure utilisation de chacun d'eux en fonction de l'intérêt général. En conséquence, seraient de son ressort les diverses mesures susceptibles de hâter un partage rationnel du trafic et de les ordonner avec la politique suivie en matière de tarifs et de taxes. Son action serait sans doute beaucoup plus efficace que celle de la politique dite de coordination qui n'a jamais abouti qu'à des compromis de portée très limitée. C'est ainsi que la S.N.C.F. réclame vainement la création de gares-centres d'où la desserte terminale serait assurée dans un large rayon par des services routiers. Cette formule permettrait la suppression de tout un ensemble de petites gares mal outillées et desservant mal leur clientèle.

Plus importante encore serait la troisième fonction de l'organisme de contrôle général. Elle consisterait à apprécier l'opportunité de tous les investissements intéressant les moyens de transports, qu'il s'agisse des chemins de fer, des routes, des canaux, des pipe-lines, etc ... On ne peut contester que, dans un système où la tarification est fondée sur le prix de revient, il soit nécessaire de veiller à l'homogénéité de chaque investissement avec la recherche du coût de production minimum. Les moyens de transports ont une tendance

générale au suréquipement qui est d'autant plus fâcheuse que le mauvais emploi de trop vastes installations ou de trop puissants matériels provoque des concurrences ruineuses. Dans notre esprit, le Parlement serait saisi chaque année d'un programme d'investissement s'insérant dans un plan portant sur plusieurs exercices.

On m'accordera sans doute qu'en faisant valoir les idées que j'ai trop brièvement résumées, nous n'avons pas l'arrière-pensée d'engager le Gouvernement dans une voie qui donne à la S.N.C.F. la possibilité de développer exagérément son potentiel. D'ailleurs, si la S.N.C.F. a proposé, comme on le sait, de différencier, en ce qui concerne leur régime juridique et leurs méthodes d'exploitation, les 17.000 km de lignes affluentes des 25.000 km de lignes de grande desserte, c'est, pour une grande part, dans l'intention de limiter sur les petites lignes les investissements futurs à ceux qu'exige une reconversion des engins de traction.

° ° °

En résumé, nous sommes persuadés qu'il est possible d'assainir progressivement la situation actuelle ; celle-ci est grave parce qu'elle est la conséquence de l'anarchie qui sévit dans le monde des transports et qui se développera tant que le service public assuré par le seul chemin de fer sera livré, sous le fallacieux prétexte d'une concurrence bienfaisante, aux attaques d'exploitations routières libres. Si le Parlement arrête un programme d'ensemble conforme à ceux qu'impose l'adaptation d'un pays de vieilles techniques à des techniques nouvelles si, de

plus, ce programme autorise une politique de tarifs et de taxes, l'intervention des Pouvoirs Publics, en restant très limitée, pourra procéder enfin à une mise en place rationnelle des divers modes de transports, ce qui suppose, je le répète, le libre jeu des lois économiques dans le cadre d'une saine compétition. Nous savons qu'un tel projet soulèvera des difficultés d'application et qu'il entraînera la création d'un nouvel organisme dont l'autorité s'étendra sur tous les transporteurs et principalement sur la S.N.C.F. Mais la S.N.C.F. n'a nullement la prétention de défendre son splendide isolement. Elle mettra son point d'honneur à bien s'acquitter des tâches qui lui seront assignées. Elle ne demande, comme tous les grands Services de la Nation, qu'à servir l'intérêt général et sait que celui-ci, en matière de transports, exige, à l'heure actuelle, de la part du Gouvernement une ferme volonté. La S.N.C.F. sera d'autant plus heureuse d'obéir qu'elle sera commandée par un organisme couvrant de son autorité l'évolution et l'utilisation des divers modes de transport.

---