

Conseil National Économique

Le Problème

des

Transports

I

L'Automobile le Chemin  
De Fer

Paris

Imprimerie Nationale  
1934.

**RAPPORTS D'ENSEMBLE  
DU CONSEIL NATIONAL ÉCONOMIQUE**

*déjà parus à l'Imprimerie Nationale.*

---

*Les Échanges internationaux et la politique douanière française  
au cours de la crise économique, Paris 1933, 1 volume : 5 francs.*

*La Répartition des Denrées alimentaires, Paris, 1933, 1 volume :  
6 francs*

CONSEIL NATIONAL ÉCONOMIQUE



**LE PROBLÈME**  
DES  
**TRANSPORTS**

I.

**L'AUTOMOBILE**  
**LE CHEMIN DE FER**



**RAPPORT**

—— PRÉSENTÉ PAR M. JOSSE ——  
MAITRE DES REQUÊTES AU CONSEIL D'ÉTAT  
ET ADOPTÉ PAR LE CONSEIL  
NATIONAL ÉCONOMIQUE  
DANS SA SESSION DES 16 ET 17 FÉVRIER 1934

**PARIS**  
**IMPRIMERIE NATIONALE**

—  
**1934**

# TABLE DES MATIÈRES.

---

## CONCLUSIONS ADOPTÉES PAR LE CONSEIL NATIONAL ÉCONOMIQUE DANS SA SESSION DES 16 ET 17 FÉVRIER 1934.

INTRODUCTION .....	9
I. PRINCIPES GÉNÉRAUX.....	11
II. RÉGLEMENTATION DES DIFFÉRENTS MOYENS DE TRANSPORT :	
A. <i>L'Automobile</i> :	
1° Réglementation de police.....	16
2° Exploitation des transports automobiles.....	17
B. <i>Le Chemin de fer</i> :	
1° Assouplissement commercial et tarifaire.....	31
2° Assouplissement technique.....	33

## ANNEXES.

---

### I. RAPPORT PRÉLIMINAIRE DE M. JOSSE, Maître des Requêtes au Conseil d'État.

<i>Introduction</i> .....	39
1 <sup>re</sup> partie. — LA SITUATION ACTUELLE :	
I. Le régime des différents moyens de transport....	43
II. Les conséquences du régime.....	51
2 <sup>e</sup> partie. — LÉGISLATION ÉTRANGÈRE :.....	65
3 <sup>e</sup> partie. — LES SOLUTIONS :	
I. Les différents points de vue en présence.....	77
II. L'aspect juridique du problème.....	80
III. Les bases de la réforme.....	82
<i>Conclusions</i> .....	89

## II. ENQUÊTE AUPRÈS DES GROUPEMENTS INTÉRESSÉS.

### 1° LES TRANSPORTEURS :

#### A. L'Automobile :

1° Fédération nationale de l'Automobile, du Cycle et de l'Aéronautique. . . . .	93
2° Fédération nationale des Transporteurs de France.....	100
3° Note de M. Louis RENAULT.....	106
4° Union des Véhicules industriels.....	113
5° Fédération générale des Transports automobiles.....	115

#### B. Le Chemin de fer :

1° Grands Réseaux de Chemins de fer.....	122
2° Union des Voies ferrées.....	167
3° Union technique des Chemins de fer d'intérêt local....	171
4° Chambre syndicale des Wagons industriels.....	177
5° Syndicat national des Propriétaires de wagons réservoirs. . . . .	193

#### C. Les Tramways :

Groupement des Tramways et de l'Union des voies ferrées et des Transports automobiles.....	197
--	-----

### 2° LES USAGERS :

#### A. Chambres de commerce :

1° Union des Offices de transport.....	203
2° Chambre de commerce de Paris.....	217

#### B. Association du Tourisme :

1° Touring-Club de France.....	221
2° Union nationale des Associations de tourisme.....	225

#### C. L'Agriculture :

1° Office central du Rail et de la Route.....	234
2° Chambre syndicale des Marchands de bestiaux de France. . . . .	238
3° Comité central des Fabricants de sucre de France....	247

#### D. Les Industries :

1° Comité des Forges de France.....	249
2° Comité central des Houillères de France.....	254
3° Fédération industrielle des Matériaux de construction.	258
4° Fédération des Chambres syndicales des Fabricants de chaux et ciments de France.....	263

### 3° LES SERVICES PUBLICS :

1° Administration départementale et communale du Ministère de l'Intérieur.....	265
2° Ministère des P. T. T.....	268

**CONCLUSIONS ADOPTÉES**  
**PAR LE CONSEIL NATIONAL ÉCONOMIQUE**  
**DANS SA SESSION DES 16 ET 17 FÉVRIER 1934.**

## INTRODUCTION.

---

En vue d'étudier dans son ensemble le problème des transports, le Conseil National Économique a chargé sa Commission permanente, augmentée de ceux des membres du Conseil qui, à raison de leur compétence, ont paru particulièrement qualifiés pour l'aider dans ses travaux, de procéder à une enquête préalable destinée à permettre aux représentants des divers intérêts en présence de faire connaître leur opinion sur la politique des transports.

La Commission a entendu le 3 juillet 1933 M. JOSSE, Maître des Requêtes au Conseil d'État, dans son rapport préliminaire et communiqué ce rapport aux principaux Groupements et Administrations intéressés pour avoir leurs observations. Elle a procédé ensuite à l'audition des personnalités ci-après énumérées dont les déclarations sont reproduites en annexe :

- M. LE BARON PETIET, Président de la Fédération nationale de l'Automobile, du Cycle, de l'Aéronautique et des Industries qui s'y rattachent;
- M. René MUSNIER, Président de la Fédération nationale des Transporteurs de France;
- M. Louis RENAULT, Président d'honneur de la Chambre syndicale des Constructeurs d'Automobiles;
- M. BLUM, Président de l'Union des Véhicules industriels;
- M. MARIAGE, Président de la Fédération générale des Transports automobiles;
- M. GUFFLET, Président de la Conférence des Directeurs des Grands Réseaux;
- M. BEGHIN, Président de l'Union des Voies ferrées et des Transports automobiles;
- M. JOURDAIN, Président de l'Union technique des Chemins de fer d'intérêt local et des Tramways de France;
- M. BOULLE, Président du Groupement Tramways de l'Union des Voies ferrées et des Transports automobiles;
- M. CELLE, Président de l'Union des Offices de Transports

- M. GARNIER**, Président de la Chambre de Commerce de Paris;
- M. CHAIX**, Président du Touring-Club de France;
- M. le Docteur BEHAGUE**, Secrétaire général de l'Union nationale des Associations de Tourisme;
- M. HENRY LAPIERRE**, Président de l'Office central du Rail et de la Route;
- M. LAMBERT-RIBOT**, Délégué général du Comité des Forges de France;
- M. PARENT**, Vice-Président du Comité central des Houillères de France;
- M. LHESPITAOU**, Secrétaire général de la Fédération industrielle des Matériaux de construction;
- M. GOUNOD**, Vice-Président délégué de l'Union des Industries chimiques;
- M. MOUCHET**, Directeur de l'Administration départementale et communale au Ministère de l'Intérieur;
- M. QUENOT**, Directeur du Service central au Ministère des P. T. T.

La Commission a, en outre, recueilli, par l'intermédiaire de son rapporteur ou a reçu directement, les observations et suggestions des Groupements suivants qui n'avaient pu être entendus par elle-même :

Chambre Syndicale des Wagons industriels;  
Syndicat national des Propriétaires de Wagons-réservoirs;  
Chambre Syndicale des Marchands de Bestiaux de France;  
Comité Central des Fabricants de Sucre de France;  
Fédération des Chambres Syndicales des Fabricants de Chaux et Ciments de France.

D'autre part, la Commission a pris connaissance des travaux parlementaires sur la question, notamment de la proposition de loi tendant à la coordination générale des transports, présentée par **M. Jules MOCH**, député. (Documents parlementaires, Chambre des Députés, annexe à la séance du 16 mai 1933, n° 1885.)

La Commission a poursuivi alors, dans ses séances des 14, 18, 28 décembre 1933, 8, 22 et 23 janvier 1934, la discussion générale du problème qui lui était posé, et, sur le rapport présenté en son nom par **M. JOSSE**, le Conseil National Economique a adopté, les 16 et 17 février 1934, les conclusions suivantes.

I

**PRINCIPES GÉNÉRAUX.**

---

**Les transports service public.**

Le transport par fer, par route, par eau ou aérien, présente le caractère d'un service public. Indispensables à la prospérité économique du pays et jouant un rôle primordial pour la Défense Nationale, les moyens de transport doivent apporter dans toutes les régions, même défavorisées par la nature, les facilités de communications qu'exige la vie moderne et que les progrès techniques développent sans cesse. Le transport, service public en lui-même, est de plus le support d'autres services publics essentiels, tels que la Poste dont le fonctionnement normal exige qu'elle trouve à tout moment le moyen qui transportera le courrier dans les meilleures conditions.

Les considérations de rendement financier sont sans doute moins impérieuses que cette nécessité d'assurer à tous et partout des moyens de transport efficaces. Mais la détermination des tarifs reste de la première importance puisque le prix du transport influe, et souvent dans une proportion considérable, sur la valeur des produits.

Le caractère obligatoire du service doit donc être combiné avec la règle d'après laquelle, en exigeant de chaque transport tout ce qu'il peut payer, il ne faut demander à aucun plus que le produit transporté ne pourrait supporter, pour réaliser une politique économique et sociale des transports, pour faire, à vrai dire, « une politique des transports ».

**Le prix de revient des transports.**

Les tarifs sont fonction du prix de revient des transports. Mais, au regard de la collectivité, ce prix comprend, en sus des frais qui incombent au transporteur lui-même et qui constituent le prix de revient apparent du transport, toutes les charges supportées par la collectivité, directement ou indirectement, sous forme de subventions, de participation aux résultats de l'exploitation ou aux dépenses du service.

La présence simultanée pour un même trafic et sur une même relation de moyens de transport différents augmente naturellement, sinon le prix de revient apparent de chaque transport, du moins le coût général des transports envisagés dans leur ensemble. Dans la mesure où cette multiplication des moyens de transport n'est pas indispensable pour satisfaire les besoins réels des usagers, dans la mesure où il y a inflation des moyens de transport, cette inflation est donc contraire à l'intérêt général. D'où l'utilité d'une coordination des moyens de transport ayant pour but de donner le maximum de services au public aux moindres frais pour la collectivité, ce qui ne peut être obtenu qu'en assurant à chaque mode de transport le trafic pour lequel il est le plus apte.

### La liberté des transports.

Peut-on croire que la concurrence suffira pour amener, d'une part, l'harmonie entre les différents moyens de transport par l'élimination, pour chaque trafic, du concurrent le moins apte, d'autre part, l'abaissement de tarifs et de prix de revient nécessaires à l'économie nationale ? Le Conseil National Économique ne le pense pas pour plusieurs raisons.

En premier lieu, cette solution porte en elle-même sa contradiction ; si le prix de revient apparent d'un transport a pu permettre, dans le régime actuel, à l'un des concurrents, d'affirmer sa supériorité, c'est le plus souvent, sinon toujours, parce que cette concurrence s'effectuait aux frais de la collectivité, qui, sans profiter entièrement des bénéfices du moyen de transport victorieux, supportait les déficits croissants des autres concurrents. Ainsi, dans l'ensemble, le prix de revient réel des transports n'était pas diminué.

En second lieu, la libre concurrence suppose une lutte à armes égales, or, aucun des moyens de transport n'est actuellement soumis à un même régime fiscal, administratif et de police, et il paraît pratiquement impossible de réaliser et encore plus de maintenir cette égalité. Tout au plus peut-on espérer un certain équilibre des charges.

En troisième lieu, il faut souligner qu'au cours des débats qui se sont engagés personne n'a réclamé la liberté absolue des transports. Les représentants de l'automobile eux-mêmes, s'ils ont pris comme base de leurs observations ce principe de liberté ont, dans la suite de leurs développements, admis une certaine intervention de l'autorité, notamment en matière de police et de sécurité, et ils ont, en fait, dans leurs conclusions, considéré comme une chose

définitivement acquise, le régime de service public auquel est soumis un moyen de transport, en l'espèce le chemin de fer, touchant notamment l'obligation de transporter.

La liberté des transports est, en effet, absolument incompatible avec leur caractère de service public. Ce serait une renonciation à toute intervention, en ce domaine, de la puissance publique, dans le but économique et social qui a été mis plus haut en lumière.

Le Conseil National Économique estime donc indispensable une réglementation générale des transports.

L'objet de cette réglementation est double.

### **La réglementation générale des transports; son double aspect.**

Elle comprend, en premier lieu, des mesures de police s'appliquant indistinctement aux transports publics et privés et ayant essentiellement pour but d'assurer à tous les usagers et aux tiers, la sécurité et la facilité de la circulation, ces deux termes étant pris dans le sens le plus étendu.

Mais une telle réglementation, si accentuée soit-elle — tout en constituant un progrès sur la situation actuelle si l'on tient la main à son application — serait inopérante pour remédier à l'anarchie des transports résultant de la superposition des moyens de transport et de la concurrence désordonnée à laquelle ils se livrent aux frais de la collectivité. D'où la nécessité, à côté des mesures de police, d'une réglementation de l'exploitation des transports, dont le champ d'application sera plus restreint, limité aux transports publics — sauf à définir largement cette expression — ayant pour but de répartir rationnellement le trafic entre les différents transporteurs.

Les règles à adopter étant différentes selon les moyens de transports envisagés — en raison de la diversité de leurs régimes respectifs et de leur degré d'évolution technique — chacun des moyens de transport devra être examiné séparément du point de vue des réformes à apporter dans cet esprit au statut actuel. Mais des règles générales communes doivent être posées.

### **La répartition du trafic.**

1° L'organisation à établir doit être souple et progressive. Souple, en ce sens que le système des transports ne doit pas être fixé dans un cadre rigide qui, en le supposant même adapté parfaitement aux nécessités de l'heure présente, sera vite désuet. Il

faut prévoir les progrès de l'industrie, non seulement des industries jeunes comme l'aviation et l'automobile, mais aussi du chemin de fer et de la batellerie, ces progrès étant susceptibles de modifier complètement certaines techniques, certains procédés d'exploitation. Progressive en ce sens qu'il faut tenir compte des situations acquises, ménager les transitions. On ne peut songer, par exemple, à fermer du jour au lendemain des centaines de gares, à arrêter le trafic ferroviaire sur des milliers de kilomètres. Il faut une adaptation progressive des populations comme aussi du personnel;

2° La coordination des transports ne peut, à aucun point de vue, être regardée comme une protection d'un moyen de transport au détriment des autres, ou comme une arme dirigée contre l'un d'eux. Elle doit conduire, bien au contraire, à un harmonieux équilibre de tous les moyens de transport, appuyés les uns sur les autres, liés les uns aux autres, intégrés dans une organisation d'ensemble assurant à chacun sa place dans l'économie nationale et à tous leur développement le plus complet dans le cadre de l'intérêt général;

3° La puissance publique devra s'efforcer, avant d'agir par voie d'autorité, de susciter des ententes entre les transporteurs intéressés, ententes d'autant plus faciles que les moyens de transport seront plus concentrés; on peut citer, à cet égard, l'exemple de l'aviation et des chemins de fer d'intérêt général. Mais, de toute façon, l'intervention de la puissance publique, soit qu'elle sanctionne un accord librement conclu, soit qu'elle répartisse le trafic à défaut d'accord, apparaît indispensable afin de donner à la répartition du trafic un caractère suffisamment stable pour éviter la superposition des moyens de transport, les services parasites et les doubles emplois actuels;

4° Les aptitudes spéciales théoriques de chaque moyen de transport étant bien souvent modifiées par des circonstances locales, la coordination des transports doit, tout en s'inspirant de directives générales, s'effectuer dans le cadre du département ou de la région. Un organisme consultatif à deux degrés, le premier en contact étroit avec les populations, l'autre apportant dans le plan général des transports les vues d'ensemble indispensables, apparaît ainsi comme le pivot de l'organisation future.

Le Conseil National Économique envisage donc comme une nécessité la constitution d'un Conseil National des transports où seront représentés tous les intérêts en présence selon la formule tripartite (un tiers de représentants de la puissance publique et des intérêts généraux, un tiers de représentants des usagers, un tiers de repré-

sentants des transporteurs et du personnel). Cet organisme, placé auprès du Ministre des Travaux publics, donnerait obligatoirement son avis sur toutes les questions posées par la coordination des modes de transport, y compris celles touchant les tarifs, les conditions de transport et de travail du personnel.

Dans chaque département, ou dans chaque région, un Conseil composé de façon analogue (un tiers de représentants de la puissance publique et des intérêts généraux, un tiers de représentants des usagers, un tiers de représentants des transporteurs et du personnel), et ayant des attributions identiques, assurerait dans le cadre du département la répartition du trafic. Le Préfet, sur l'avis de ce Conseil, ne se prononcerait toutefois qu'en premier ressort, l'affaire pouvant toujours être portée ensuite devant le Ministre sur l'avis du Conseil National. Ce dernier fonctionnerait ainsi à la fois comme organisme consultatif du premier et dernier degré pour toutes les questions touchant aux grands courants de trafic et comme organisme statuant au deuxième degré pour les questions d'intérêt régional. Une politique d'ensemble pourrait ainsi être dégagée et son observation imposée à tous les transporteurs.

Le Conseil National Économique soulignera que parmi les représentants des intérêts généraux et des usagers, tant aux Conseils départementaux ou régionaux qu'au Conseil National, devront figurer un représentant de la Défense nationale et un représentant de la Poste, les dépositions qui ont été faites devant la Commission permanente ayant mis en lumière l'intérêt primordial que présente à ce double point de vue la coordination des transports.

## II

### RÉGLEMENTATION DES DIFFÉRENTS MOYENS DE TRANSPORT.

---

#### A

#### L'AUTOMOBILE.

---

##### 1° Réglementation de police.

Un accord unanime s'est établi pour recommander une révision, dans le sens d'une réglementation plus stricte, des dispositions de police contenues dans le Code de la route et les arrêtés ministériels pris pour son application.

La réglementation doit tendre à assurer la facilité de la circulation et la sécurité des automobilistes eux-mêmes comme de tous les usagers des routes :

1° Par une limitation du tonnage et de l'encombrement, cette limitation présentant d'ailleurs un intérêt particulier pour la Défense nationale, puisque les voitures excédant un certain gabarit sont d'une utilisation difficile pour les armées;

2° Par la fixation de vitesses maxima applicables à certains types de véhicules. Cette question se relie à celle d'un meilleur aménagement des voies en fonction des besoins de la circulation. Un très grand progrès a déjà été réalisé en ce sens, mais il doit être accéléré notamment par l'installation de garages sur les voies trop étroites et le doublement des voies à grand trafic qui paraît préférable à leur élargissement; de même, l'utilisation des crédits disponibles à l'amélioration de tout le réseau existant paraît bien préférable à la construction de voies spécialisées telles que les autostrades;

3° Par l'institution et surtout l'observation de règles précises sur la circulation, l'interdiction des doubléments ou croisements aux points dangereux ou en position dangereuse, les signaux avertisseurs, les amplificateurs de sons, etc.

Le Conseil estime qu'il n'a pas en cette matière à entrer dans le détail, mais il tient à souligner que la réglementation la meilleure est celle qui est strictement appliquée. Or, des exemples ont été cités d'après lesquels l'observation par certains services de transports automobiles des horaires annoncés à l'avance, soit pour des services de voyageurs, soit pour des transports de marchandises, suppose nécessairement la violation des prescriptions du Code de la route et de l'arrêté ministériel du 17 août 1932, touchant les vitesses maxima. L'obligation pour les poids lourds de comporter, soit un tachymètre enregistreur, soit des enregistreurs de vitesse serait un des meilleurs moyens d'assurer sur ce point le respect de la réglementation. D'autre part, le renforcement de toutes les mesures de police sera accueilli d'autant plus facilement que l'ensemble du réseau routier sera de mieux en mieux aménagé.

## **2° Exploitation des transports automobiles.**

A la différence de la réglementation de police applicable à tous les véhicules qui a recueilli l'approbation de tous les membres du Conseil, l'institution d'un nouveau régime d'exploitation des transports automobiles soumettant ces derniers à une autorisation en vue de réaliser la coordination des transports, a rencontré une opposition en ce qui touche notamment le champ d'application des règles à instituer, et la portée de l'autorisation à exiger.

### ***A. Champ d'application du nouveau régime.***

Plusieurs propositions ont été présentées.

#### **Transports publics.**

L'accord s'est établi sans difficultés pour soumettre à l'autorisation les transports effectués pour le public (voyageurs et marchandises) par des entrepreneurs de transport dans des conditions de régularité comportant la desserte habituelle de parcours déterminés et qu'on peut qualifier de transports publics.

#### **Transports privés.**

L'accord s'est fait en sens inverse pour exclure de cette réglementation les transports privés, c'est-à-dire les transports effec-

tués par tout industriel, commerçant, agriculteur ou particulier, pour son compte exclusif, avec des véhicules lui appartenant ou pris en location.

### **Transports privés exceptionnels.**

Dans les transports privés, le Conseil propose néanmoins de faire un sort spécial à tous ceux qui, par le nombre ou le poids des véhicules mis en service, le parcours d'un même itinéraire, font un usage de la route sinon anormal du moins exceptionnel, et il recommande pour ces transports une extension des dispositions de la loi du 21 mai 1836, article 14, relatives aux subventions pour dégradation aux chemins vicinaux.

### **Transports professionnels occasionnels.**

Cette catégorie vise les entreprises effectuant pour le compte d'autrui des transports non réguliers de voyageurs ou de marchandises, par exemple en cas d'excursions, de cérémonies, etc. Certains de ces transports n'en portent pas moins sur des masses importantes, et le caractère de régularité du service pouvant prêter à discussion surtout pour des transports saisonniers il a paru que de nombreux transporteurs échapperaient aux règles de coordination si les transports dits « occasionnels » n'étaient pas assimilés aux transports publics.

La majorité du Conseil a donc estimé qu'il convenait de soumettre à la réglementation à instituer tous les « transporteurs », c'est-à-dire tous ceux dont la profession est d'effectuer un transport pour autrui (de voyageurs ou de marchandises), le transporteur occasionnel étant bien souvent celui qui offre le moins de garanties pour le public et ne pouvant, dès lors, rester en dehors du champ d'application du nouveau régime.

### **B. Régime de l'autorisation.**

L'autorisation a paru le régime le plus souple et comportant l'intervention la moins accentuée de la puissance publique dans l'exploitation des transports automobiles. Son principe a été adopté à une très grande majorité. Mais en ce qui touche les conditions auxquelles l'autorisation sera subordonnée, conditions plus ou moins nombreuses et imposant à l'exploitant des sujétions plus ou moins lourdes, en ce qui touche, en d'autres termes, le

« contenu » de ce régime, des divergences de vues se sont manifestées.

La minorité a proposé d'instituer un régime dit « d'autorisation préalable », c'est-à-dire qu'un certain nombre de conditions étant posées dans une réglementation générale, toute entreprise satisfaisant à ces conditions aurait été réputée autorisée. Ce régime se rapprochant beaucoup de celui de la simple déclaration n'aurait eu d'autre but que d'imposer à l'exploitant des mesures se rapprochant beaucoup de la police de la sécurité, envisagée largement, des règles précises de responsabilité et notamment l'obligation de l'assurance.

La grande majorité du Conseil National Économique a été d'avis par contre que l'autorisation, moyen efficace d'assurer au mieux de l'intérêt général la coordination des transports, ne serait accordée en principe que dans le cas où, sur une relation donnée, les moyens de transports existants n'assureraient pas le service à la satisfaction des intéressés. C'est de l'autorisation ainsi envisagée et non de l'autorisation, simple formalité assimilable à une déclaration qu'il sera parlé ci-après.

Une double réserve doit toutefois être faite.

En premier lieu, les conditions dans lesquelles l'autorisation sera accordée seront essentiellement variables suivant les circonstances. Bien souvent — et ce sera le cas général en dehors des grands itinéraires, le cas de la plupart des petits transporteurs dans les campagnes, des services de tourisme, et de très nombreux transports occasionnels, — bien souvent l'autorisation demandée par l'entreprise sera accordée *ipso facto* en considération des conditions normales et habituelles de son exploitation, si bien qu'on se rapprochera beaucoup du régime de l'« autorisation préalable » envisagée par la minorité, mais avec cette différence — qui marque l'opposition des conceptions — que l'autorisation n'en pourra pas moins en principe être refusée pour des considérations ne tenant pas seulement à des considérations de sécurité et de police, mais pour des raisons de judicieuse répartition du trafic entre les divers moyens de transport.

En deuxième lieu, le régime de l'autorisation n'est pas exclusif dans certaines hypothèses, et notamment lorsque ne se présentera aucun demandeur en autorisation, d'un régime comportant des relations plus étroites de l'entrepreneur et de la collectivité intéressée, engendrant des droits et des obligations réciproques, instituant même une association financière, c'est-à-dire du régime de la concession.

Sous cette double réserve, voici quels seraient les traits essentiels du régime de l'autorisation.

### 1° Possibilité d'autorisations concurrentes.

L'autorisation serait exclusive au regard du bénéficiaire mais non au regard de la puissance publique. En d'autres termes, la puissance publique pourra toujours accorder une autre autorisation pour assurer le même service sur la même relation, mais l'entrepreneur autorisé est néanmoins protégé en ce sens qu'il aura l'assurance qu'aucun concurrent ne pourra surgir s'il n'est lui-même autorisé.

Par conséquent, aussi longtemps que le service tel qu'il est effectué satisfait le public exploitant — ou les exploitants si plusieurs autorisations ont été accordées — se trouveront en fait investis d'un privilège. Et la possibilité de voir accorder une autorisation concurrente sera un des meilleurs stimulants de l'activité de l'entrepreneur autorisé en vue d'un service sans cesse amélioré.

### 2° Durée de l'autorisation.

L'autorisation pourra, bien entendu, être retirée à tout moment s'il y a violation des conditions de l'autorisation.

Mais en dehors de ces circonstances dans lesquelles le retrait apparaît comme une sanction, il a paru indispensable de fixer en tout état de cause une limite à la durée des autorisations pour éviter l'institution de quasi-monopoles résultant d'autorisations définitives. Un juste milieu est à observer. Il faut que l'entrepreneur demandeur en autorisation puisse retirer après une période de mise en train, le bénéfice de ses efforts et, à cet égard, interviennent des considérations d'amortissement touchant elles-mêmes à la nature du service effectué; il ne faut pas, en sens inverse, que son autorisation fasse obstacle au progrès résultant de la nécessité de renouveler des méthodes ou un matériel.

Le Conseil estime en définitive que l'autorisation doit être de courte durée dans la limite de trois à cinq ans.

### 3° Conditions de l'autorisation.

#### a. *Horaires et tarifs.*

L'entrepreneur sera tenu de publier les horaires du service et les tarifs. Les tarifs seront approuvés, mais comporteront des

minima et des maxima dans la limite desquels suivant les cas particuliers qui se présenteront, l'exploitant aura la faculté de se mouvoir. La fixation de minima apparaît au moins aussi importante que celle de maxima sous peine de voir se continuer « l'écroulement du trafic » qui est un des effets les plus préjudiciables à l'intérêt général de la concurrence actuelle faite par l'automobile aux chemins de fer.

b. *Égalité des usagers.*

L'entrepreneur sera tenu de faire les mêmes conditions de prix et de délais à tous les transports se présentant dans les mêmes conditions (de volume, de tonnage), mais avec possibilité de faire varier les tarifs et notamment de proposer des tarifs spéciaux conditionnés par l'expédition de certaines quantités de marchandises pendant des périodes déterminées.

c. *Responsabilité et assurance.*

L'entrepreneur sera responsable de la sécurité du transport aussi bien en ce qui touche les voyageurs que les marchandises et l'obligation pour les entrepreneurs de transport de justifier qu'ils ont couvert cette responsabilité par une assurance, paraît à la Commission le seul moyen de rendre cette responsabilité effective. La surveillance générale et périodique de l'état des véhicules devra être organisée.

d. *Obligation d'assurer le service.*

L'entrepreneur sera tenu de faire le service. Toutefois, il ne sera pas obligé d'effectuer sans aucun délai tous les transports qui se présentent. Une semblable sujétion, par l'augmentation du prix de revient qui en serait la conséquence, serait en définitive contraire à l'intérêt des usagers.

e. *Conditions de travail du personnel.*

L'entrepreneur devra assurer à son personnel un statut du travail établi tant dans l'intérêt des agents que dans l'intérêt des usagers. On a souligné, au cours de l'enquête, devant la Commission permanente, les inconvénients et dangers que présentait pour le public la présence au volant d'un poids lourd d'un seul homme pendant une durée excessive. La réglementation à établir en faveur du personnel des transports routiers, sans être en tous

points identique à celle qui existe pour le personnel des réseaux de chemin de fer, doit tendre à s'en rapprocher.

*f. Absence de redevance à caractère fiscal.*

Il a paru contraire au but poursuivi de subordonner l'autorisation au paiement d'une certaine redevance. Cela reviendrait à assimiler à une licence fiscale que les collectivités bénéficiaires auraient tendance à multiplier, un régime dont l'objet essentiel est au contraire d'adapter les moyens de transports aux besoins, avec le souci d'un prix de revient réel des transports aussi réduit que possible.

*g. Obligation d'assurer certains services.*

En revanche, l'autorisation peut être subordonnée à d'autres conditions que celles ci-dessus énumérées, mais se rapportant à la même politique générale des transports. C'est ainsi en particulier que l'obligation de transporter le courrier postal est une de celles qui paraît au Conseil la plus propre à éviter la superposition d'un circuit de poste automobile à un service déjà autorisé. D'autre part, il paraît tout à fait légitime de subordonner une autorisation sur un itinéraire particulièrement favorable à l'engagement du bénéficiaire de desservir un centre moins bien situé, de prolonger à cet effet un itinéraire, de créer un autre service, etc.

En sens inverse, les conditions pourront, comme il a été dit plus haut, être des plus réduites et ne comporter qu'un minimum d'obligations imposées au transporteur lorsque le service, par sa nature — et ce sera bien souvent le cas — ne paraîtra pas susceptible d'exiger une intervention plus accentuée des Pouvoirs publics.

**4° Combinaison des services automobiles  
et des chemins de fer.**

Le Conseil National Économique est d'avis qu'une distinction très nette est à faire entre les services substitués ou parallèles à la voie ferrée d'une part et tous les autres services automobiles d'autre part.

a. *Services parallèles à la voie ferrée ou de substitution.*

Le développement de la circulation automobile et les avantages incontestables de ce moyen de transport pour les petites et moyennes distances amène de plus en plus les collectivités intéressées, notamment pour les voies ferrées d'intérêt local, à substituer des services routiers aux trains. Au point de vue de la coordination des transports, les services parallèles à une voie ferrée, sur la totalité ou une partie seulement de leur itinéraire, sont également ceux dont la réglementation présente la plus grande importance en raison de la concurrence souvent abusive qu'ils font aux chemins de fer.

Le Conseil estime que le meilleur moyen de réaliser à cet égard une coordination complète consiste à reconnaître aux exploitants du chemin de fer (d'intérêt général ou local) un droit de préférence pour obtenir à égalité d'offres l'autorisation soit d'exploiter eux-mêmes les services routiers parallèles ou de substitution, soit tout au moins d'organiser sous leur responsabilité ces services au moyen de traités de factage passés avec des entrepreneurs. Les chemins de fer d'intérêt local, en particulier, habitués à une exploitation adaptée aux nécessités de lignes peu étendues, paraissent particulièrement qualifiés pour assurer directement les services dont s'agit. Cette solution permettra aux Administrations compétentes d'assurer en toute hypothèse et à tout moment l'exploitation la plus économique et répondant le mieux aux besoins des populations. La puissance publique, si elle ne préfère — comme elle en a toujours la possibilité ainsi qu'il a été dit plus haut — user du régime de la concession, devra donc, avant de donner une suite à des demandes d'autorisation de services automobiles émanant d'autres entrepreneurs, mettre en demeure les exploitants du chemin de fer d'assurer le nouveau service automobile et ce n'est qu'à défaut d'acceptation du chemin de fer que l'autorisation sollicitée pourra être accordée.

Ce système présente ce second avantage de ne porter aucune atteinte aux droits que les concessionnaires de chemins de fer tiennent de leurs contrats, droits qui, ainsi que cela a été reconnu par la jurisprudence du Conseil d'État en matière de substitution pour l'éclairage de l'électricité au gaz, s'étendent à toute exploitation du service en conformité d'inventions nouvelles. En outre, par la facilité ainsi offerte aux chemins de fer de poursuivre l'amortissement des dépenses de premier établissement et des charges financières de la concession initiale par l'affectation des recettes provenant de l'exploitation des services automobiles, les

charges de la collectivité se trouvent diminuées d'autant et par voie de conséquence il en est de même du prix de revient réel du transport envisagé dans son ensemble.

En troisième lieu, le droit de préférence ainsi reconnu aux exploitants des chemins de fer permet d'une part de réaliser dans les meilleures conditions techniques la liaison du rail et de la route par l'emploi de cadres ou de véhicules automobiles susceptibles d'être chargés dans certaines gares-centres sur des wagons aménagés à cet effet, d'autre part de donner à l'organisation nouvelle un caractère réversible absolument indispensable; l'emploi sur les réseaux ferrés de véhicules nouveaux tels que les autorails ou les michelines est susceptible en effet de rendre au chemin de fer, sur certains parcours, sa supériorité technique, de même que de nouvelles améliorations peuvent être envisagées ramenant la faveur des usagers au chemin de fer. Les observations qui ont été présentées par la Chambre Syndicale des Marchands de bestiaux de France sont particulièrement intéressantes à cet égard. Il en résulte très nettement que les expéditeurs de bestiaux et de viande abattue après avoir employé de façon intensive le camion et les services routiers ont marqué un revirement très net et reconnaissent aujourd'hui que le chemin de fer combiné le cas échéant avec le camion pour le « ramassage » dans les centres de production est seul à même de leur donner toutes les garanties et facilités dont leur commerce a besoin.

En quatrième lieu cette solution permet de prévoir et de réaliser assez facilement un « glissement » absolument nécessaire du personnel de l'exploitation ferroviaire vers les services automobiles; cet aspect de la question présente un intérêt social évident qui a été parfaitement mis en lumière par les représentants du personnel.

#### *b. Autres services.*

Pour tous les services automobiles ne présentant pas les caractères des services parallèles au chemin de fer (la définition de ces derniers devant être assez large, et comprendre notamment les services qui, sans suivre exactement le tracé de la voie ferrée, assurent en fait les mêmes relations) et des services de substitution, tous les demandeurs en autorisation se présenteront par contre dans des conditions de stricte égalité et l'autorisation sera accordée après enquête en considération non pas de la personne du demandeur mais de la qualité du service et de son utilité, compte tenu de tous les autres moyens de transport existant déjà sur la même relation.

## 5° Services automobiles existants.

Sous peine de conduire à une quasi expropriation qui n'est nullement dans la pensée du Conseil National Économique, le nouveau régime doit comporter une période transitoire pendant laquelle tous les services automobiles existants seront réputés autorisés.

Mais d'une part ces services se trouveront *ipso facto* soumis aux conditions de fond subordonnant l'octroi de l'autorisation : tarifs, responsabilités, etc., si bien qu'en cas de méconnaissance de ces règles le service pourra être immédiatement suspendu.

D'autre part, tout en reconnaissant que les entrepreneurs doivent être mis à même de poursuivre l'amortissement de leur matériel, le Conseil National Économique, considérant que beaucoup de ces services ont un caractère nettement parasitaire contraire à l'intérêt général, estime que cette période transitoire doit être courte, sinon la réforme envisagée serait tout à fait inopérante et elle propose que la durée de cette période n'excède pas un délai de 18 mois à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1934. Bien entendu, dans l'esprit du Conseil, les entrepreneurs des services existants devraient, toutes conditions égales d'ailleurs, obtenir par préférences les autorisations nécessaires. Et, dans l'hypothèse où, sur certains parcours, des services automobiles présentant actuellement un caractère parasitaire indiscutable seraient appelés à disparaître, il serait souhaitable que les entrepreneurs fussent reportés, avec le même droit de préférence, sur les itinéraires qui seront, par contre, exclusivement réservés à l'automobile. Les Administrations et les Compagnies de chemins de fer, dans la conclusion des traités de factage envisagés par le Conseil National Économique pour les services parallèles à la voie ferrée ou de substitution, devront faire preuve à cet égard du plus large esprit de conciliation.

## 6° Procédure de l'autorisation.

### a. Les Conseils consultatifs.

La coordination des transports posant le plus souvent des questions d'espèce qui ne peuvent être bien étudiées que dans le cadre local, le Conseil National Économique est d'avis que l'autorité chargée d'accorder l'autorisation soit en principe le Préfet, assisté d'un conseil départemental ou régional des transports.

Si, néanmoins, le service envisagé déborde le cadre local, l'autorité qualifiée sera le Ministre sur l'avis du Conseil National des Transports.

Mais pour assurer une politique d'ensemble, il faut, dans le premier cas, que les décisions du Préfet puissent être déférées au Ministre, le droit d'appel appartenant aussi bien aux entrepreneurs qui se seraient vu refuser l'autorisation sollicitée qu'aux représentants des autres moyens de transport qui estimeraient que l'autorisation a été accordée à tort.

Il a été indiqué plus haut de quelle façon le Conseil National Économique envisageait la composition des Conseils départementaux ou régionaux et du Conseil National des transports. Il faut ajouter que l'intervention de ces organismes qui appellent à collaborer en présence des représentants des Pouvoirs publics, les usagers d'une part, tous les transporteurs intéressés et leur personnel d'autre part, et qui permet ainsi à des ententes de se réaliser plus facilement, est une des garanties du succès de la réforme, aussi le Conseil National Économique exprime-t-il le vœu que, pour que cette réforme soit réalisée dans l'esprit en vue duquel elle est proposée, des membres de sa commission permanente soient appelés à collaborer à la réforme envisagée, puis à participer aux travaux du Conseil National des transports.

#### b. *L'instruction des demandes.*

Il est indispensable de prévoir une procédure rapide et le moyen le plus sûr d'obliger les Administrations intéressées à respecter les délais impartis consiste à assimiler l'expiration des délais à une décision formelle.

Le Conseil a donc adopté les règles suivantes :

Dans le délai d'un mois à dater du dépôt de la demande, le Conseil départemental ou régional — ou, le cas échéant, le Conseil National des transports — devra être saisi, et dans les trois mois à dater du dépôt de la demande, une décision devra intervenir. Celle-ci pourra être une décision d'ajournement pour enquête complémentaire, mais, dans ce cas la décision définitive devra être prise dans un nouveau délai de trois mois. En toute hypothèse, si un refus n'intervient pas dans les six mois suivant le dépôt de la demande, l'autorisation sollicitée sera réputée accordée.

Une fois la période d'organisation du nouveau régime passée, il serait souhaitable que ces délais fussent abrégés et ramenés respectivement à deux et quatre mois au maximum.

### **7° Généralité du régime de l'autorisation.**

Le Conseil s'est posé les questions de savoir s'il ne convenait pas en premier lieu de limiter en étendue le régime de l'autorisation tel qu'il a été défini ci-dessus à certains itinéraires qui seraient déterminés par les Préfets et le Ministre sur l'avis des Conseils de transports suivant qu'ils débordent ou non le cadre départemental ou régional, la liberté actuelle étant maintenue partout ailleurs; en second lieu d'exclure du régime les services de poste automobile rurale.

Le Conseil s'est prononcé dans le sens de la négative, la généralité du régime de l'autorisation paraissant le seul moyen de réaliser la cordination recherchée des moyens de transport.

Sur le premier point, en effet, il serait facile aux transporteurs d'échapper à la réglementation en empruntant des itinéraires exclus du régime et en continuant par ce moyen à faire, même sur de grands parcours constitués par la soudure d'itinéraires partiels, une concurrence désordonnée aux autres moyens de transport et aux services automobiles réglementés.

Sur le second point, le Conseil National Économique estime que le service postal devra être assuré le plus souvent par les entreprises autorisées, l'obligation de transporter le courrier devant être une des conditions de l'autorisation. Si, dans certains cas d'espèce, les services autorisés ne peuvent servir utilement la Poste, l'obligation pour l'Administration des Postes, avant d'organiser un circuit indépendant, de demander l'autorisation qui présente un grand intérêt pour qu'aucun service ne reste en dehors du plan général des transports, ne peut constituer pour elle un inconvénient sérieux. Le but poursuivi étant manifestement d'intérêt général, l'autorisation dont s'agit sera toujours accordée et la procédure rapide envisagée pour l'instruction des demandes ne peut vraiment entraver en quoi que ce soit le fonctionnement régulier du service postal. Il est d'autre part bien certain que si l'Administration des Postes se borne à transporter le courrier postal, sans offrir ses services au public comme transporteur, elle n'a nul besoin de l'autorisation ci-dessus envisagée.

### **8° L'instrument juridique nécessaire pour réaliser la réforme.**

#### *Les étapes possibles.*

Une loi paraît sans doute nécessaire pour réaliser dans son entier la réforme envisagée. Mais comme il importe essentiel-

lement en cette matière d'aller vite, des étapes successives pourraient opportunément être suivies.

La première consisterait en une modification de l'article 34 du Code de la route qui prévoit une simple déclaration pour l'exploitation de services de transports en commun de voyageurs, et dans la substitution à ce régime de celui de l'autorisation qui est déjà tout au moins en puissance dans l'article 62 du même règlement. Une autorisation délivrée par les Préfets serait ainsi d'ores et déjà nécessaire pour la création des services envisagés par le Code de la route. La loi du 30 mai 1851 sur la police du roulage, telle qu'elle est interprétée par la jurisprudence concordante du Conseil d'État et de la Cour de Cassation, ne fait pas obstacle à cette modification qui constituerait déjà un sensible progrès. Elle ne fait pas obstacle davantage, semble-t-il, à une réforme plus complète de la réglementation en vue de soumettre au même régime de l'autorisation tous les transports de voyageurs et de marchandises présentant le caractère de transports publics, c'est-à-dire offrant ce double caractère d'être réguliers et offerts au public et cette réforme, qu'il serait également désirable de pouvoir réaliser par un règlement d'administration publique, pourrait faire l'objet d'une seconde étape.

Ce n'est qu'ensuite que l'ensemble des transports professionnels, tels qu'ils ont été définis ci-dessus, serait soumis au régime général de l'autorisation.

B

**LE CHEMIN DE FER.**

La réalisation d'une politique des transports conduit à proposer pour le chemin de fer, d'intérêt général comme d'intérêt local, des solutions inverses de celles qui ont été mises en avant pour l'automobile. Il ne s'agit pas de lui imposer une réglementation plus rigoureuse que celle qui existe actuellement, mais au contraire de le libérer de certaines entraves, de certaines règles incompatibles avec une exploitation à caractère commercial qui appelle une réglementation assouplie et nuancée.

Il n'est pas dans l'esprit du Conseil National Économique de voir reconnaître aux Réseaux une liberté complète qui serait inconciliable avec le caractère de service public qu'ils possèdent à un degré plus accentué encore que les autres moyens de transport. En proposant cet allègement de leurs obligations, le Conseil suit exactement la même ligne de conduite que lorsqu'il a estimé qu'un minimum de réglementation était indispensable pour l'automobile.

Si les solutions sont différentes, c'est parce que le régime actuel du chemin de fer est à l'opposé de celui fait aux transports automobiles. Les services automobiles sont entièrement libres; les exploitants sont maîtres des horaires, des tarifs, du choix des itinéraires, d'accepter ou de refuser des transports, de desservir en permanence les mêmes localités, comme d'abandonner du jour au lendemain un trafic pour se déplacer à la recherche de courants de trafic plus rémunérateurs; leur intérêt particulier seul commande l'organisation de leurs services. Les chemins de fer, au contraire, sont soumis à une réglementation portant aussi bien sur la police que sur l'exploitation elle-même, qui ne leur laisse pour ainsi dire aucune liberté, aucune initiative. Les pouvoirs de l'Administration sont extrêmement étendus et portent sur toutes les conditions et les détails du service : établissement, entretien et surveillance de la voie, passages à niveau, signaux, matériel roulant, composition, circulation, vitesse des trains, recrutement et travail des agents, obligation d'assurer un service régulier comportant la mise en

marche, même s'il n'y a pas de voyageurs, d'un nombre minimum de trains chaque jour, obligation de transporter tous les voyageurs qui se présentent et toutes les marchandises qui sont apportées au chemin de fer, obligation de faire approuver tous les tarifs et de les appliquer indistinctement sans aucune faveur ni traitement particulier à tous les usagers, etc. Si l'on ajoute que, dans la pratique, cette réglementation a été, à certains moments, appliquée de façon extrêmement stricte, il n'est pas exagéré d'en conclure qu'en face de l'automobile, libre, le chemin de fer était étroitement paralysé.

### **Assouplissement nécessaire de la réglementation.**

Tous les groupements entendus ont été unanimes pour demander un assouplissement de cette réglementation, une simplification, une modernisation des conditions d'exploitation du chemin de fer réglées par des textes en bien des points désuets, pour réclamer la substitution d'un esprit nettement commercial à l'esprit administratif, pour faire en sorte qu'il n'y ait plus, au lieu d'usagers du chemin de fer, que des clients.

Le but poursuivi par le Conseil National Économique en accueillant ces suggestions et en proposant un relâchement de la réglementation des chemins de fer, est en définitive toujours le même : assurer à chaque moyen de transport son plein développement dans la mesure et dans la limite où ce développement importe à l'intérêt général. En astreignant les services automobiles à une réglementation, d'ailleurs réduite au minimum, et en assouplissant le régime actuel du chemin de fer, le résultat sera de placer ces deux moyens de transport dans des conditions sinon égales, du moins sensiblement comparables. Le partage du trafic entre eux se fera de façon plus conforme à leurs aptitudes techniques réelles et sera mieux adapté par suite aux besoins économiques.

Bien entendu, il n'est pas dans l'esprit du Conseil de restreindre en quoi que ce soit les pouvoirs de contrôle de la puissance publique et de diminuer en rien les garanties de sécurité qui sont essentielles pour un service comme celui des Chemins de fer. La sécurité d'abord, une bonne exploitation commerciale ensuite. Mais toutes les fois que des mesures ne sont pas nécessaires ou simplement utiles pour la sécurité, toutes les fois qu'elles ne présentent pas un intérêt réel pour l'usager, ou bien toutes les fois que cet intérêt ne peut être sérieusement mis en balance avec les charges que sa satisfaction imposerait au chemin de fer, il a paru que l'intérêt général bien entendu doit conduire

à ne plus imposer au chemin de fer la persistance de telles charges.

Cet assouplissement désirable de la réglementation du chemin de fer doit se faire à la fois dans l'ordre commercial et tarifaire et dans l'ordre technique. La loi du 8 juillet 1933 approuvant l'avenant du 6 juillet 1933 à la convention du 28 juin 1931 a très heureusement permis de réaliser la réforme pour les grands réseaux d'intérêt général. Mais, pour les chemins de fer d'intérêt local, la question est tout aussi importante et les développements qui vont suivre s'appliquent à l'ensemble des chemins de fer.

### **Obligation de transporter.**

#### *1° Assouplissement commercial et tarifaire.*

L'obligation de transporter dans des délais impératifs imposés au chemin de fer est une charge particulièrement lourde en raison des irrégularités de trafic au moment des « pointes ». Il ne peut être question de supprimer cette obligation qui, malgré l'effacement du monopole de fait du chemin de fer est essentielle pour le public, mais elle peut être entendue raisonnablement.

En ce qui concerne les voyageurs, il ne paraît pas y avoir un intérêt très réel pour la grande majorité des usagers à maintenir strictement l'obligation à laquelle sont tenus aujourd'hui les réseaux de mettre en marche un train supplémentaire pour le transport, les jours d'affluence, d'un petit nombre de voyageurs se présentant inopinément à la dernière minute et ne trouvant pas de place dans les trains prévus.

En ce qui concerne les bagages, on pourrait envisager une revision du régime actuel de l'expédition en franchise par le même train que le voyageur, à la condition que des dispositions soient prises pour l'enlèvement des bagages à l'avance de telle sorte que les voyageurs soient en tout cas assurés de les trouver dès leur arrivée.

En ce qui concerne les marchandises, l'obligation pour les réseaux de les expédier dans leur ordre d'inscription et de faire face brusquement à un afflux massif et exceptionnel de marchandises, dû par exemple à la fermeture brusque et totale d'une voie navigable est une sujétion extrêmement onéreuse. Cette obligation peut être tempérée notamment pour les marchandises soumises à des conditions différentes de tarifs ou nécessitant l'emploi d'un matériel particulier et combinée, avec la possibilité de demander un préavis des expéditeurs et une revision des délais de transport. Il serait cependant contraire à l'intérêt général

et à l'intérêt même des réseaux de prévoir un allongement des délais actuels; la revision doit se faire dans le sens d'une réduction générale des délais de transport sauf à prévoir, en cas de circonstances exceptionnelles, la suspension des délais normaux qui devront, eux, être résolument abrégés.

Le décret du 19 janvier 1934 a, sur plusieurs de ces points, donné par avance satisfaction aux désirs du Conseil, en ce qui touche les grands réseaux. C'est dans cet esprit que doit être poursuivie la réforme pour tous les chemins de fer.

### Homologation des tarifs.

La réforme sur ce point était capitale pour les réseaux, des exemples nombreux ayant été donnés de tarifs proposés en temps utile mais mis en vigueur trop tard pour conserver leur effet. Le décret du 30 décembre 1933, pris en exécution de la loi du 8 juillet 1933, a déjà apporté aux lenteurs de la procédure antérieure d'homologation les remèdes désirables, notamment en ce qui touche la mise en vigueur à titre provisoire des tarifs nouveaux proposés par les réseaux, en prévoyant que les tarifs d'application peuvent comporter l'indication d'un prix maximum et d'un prix minimum, et en réglant la question des tarifs applicables aux services que les réseaux pourront être autorisés à établir en remplacement des services par fer.

Ces dispositions permettent déjà aux réseaux d'intérêt général, à la condition de percevoir les prix indistinctement et sans aucune faveur, de faire une différenciation dans les conditions de transport suivant le tonnage apporté par un même expéditeur. Il n'y aurait que des avantages à prévoir en outre la possibilité d'accorder, pour une période donnée et pour certaines relations, des réductions de prix aux expéditeurs qui prendraient, en contrepartie, l'engagement de remettre la totalité de leur trafic au chemin de fer sur les relations considérées, tous les expéditeurs se trouvant dans les mêmes conditions et acceptant les mêmes obligations, bénéficiant bien entendu des mêmes réductions.

### Tarification.

La nouvelle procédure d'approbation des prix permet de poser le problème d'une revision souhaitable de la tarification par fer dont on connaît l'extrême complexité. Il ne paraît pas possible, certes, d'abandonner le principe de la tarification *ad valorem*, bien qu'il soit déjà atteint par tels tarifs, comme celui du wagon-

kilomètre; cet abandon entraînerait en effet un relèvement des tarifs des matières industrielles contraire à l'intérêt général. L'un des buts de la coordination des transports est en effet, par la suppression de « l'écrémage » du trafic, de maintenir, pour le transport des marchandises nécessaires au développement de l'industrie et de l'agriculture, les tarifs bas du chemin de fer.

Mais des formules plus simples et plus souples que celles de la tarification actuelle, tout en conservant le principe d'une différenciation tenant à la nature de la marchandise, doivent être trouvées en combinant la valeur, le tonnage et l'encombrement des marchandises transportées, mais en prenant soin toutefois de ne pas modifier les règles de la libre concurrence entre tous les usagers du chemin de fer et en adoptant autant que possible des règles communes pour tous les réseaux. Un régime de vitesse unique peut être avantageusement substitué au régime de grande et petite vitesse pour les expéditions de marchandises répondant à certaines définitions de poids, nature ou dimensions, ce qui permettrait de simplifier la tarification des colis de détail.

Le chemin de fer devra également chercher à élaborer et à développer des tarifs mixtes spéciaux avec les autres moyens de transport (automobile, batellerie, navigation aérienne), permettant l'établissement rapide d'un prix de bout en bout, facilement contrôlable par le public.

Enfin, les excès d'un contentieux manquant le plus souvent d'esprit commercial ont été reprochés au chemin de fer par de nombreux groupements d'usagers. Des rapports directs entre les réseaux et les chambres syndicales intéressées sont, à cet égard, à recommander particulièrement et sont susceptibles de ramener au chemin de fer la faveur de toute une catégorie de clients. L'unification des services du contentieux des grands réseaux, réalisée depuis le 1<sup>er</sup> octobre 1933, permet de penser qu'on est déjà entré dans cette voie et qu'une orientation nouvelle a été donnée de ce fait à tous ces services.

## 2<sup>o</sup> Assouplissement technique.

Au point de vue technique, beaucoup des obligations imposées au chemin de fer, en ce qui touche notamment le nombre de trains à assurer sur les lignes, l'établissement et l'entretien des clôtures, le gardiennage des passages à niveau, sont sans avantage réel pour le public. Il est désirable qu'elles soient réduites à ce qui est indispensable pour satisfaire les besoins véritables du public à la condition que la sécurité soit garantie. A cet égard, des réformes sont susceptibles, tout en rendant moins onéreuses les obligations imposées au chemin de fer, d'améliorer la sécurité. Par exemple,

la signalisation des passages à niveau et l'amélioration de la visibilité à leur approche sera souvent préférable à leur gardiennage.

D'autre part, les grands réseaux doivent être autorisés et même incités à modifier le service sur les lignes à faible rendement par l'emploi d'autorails ou michelines ou éventuellement à en assurer l'exploitation dans les conditions des chemins de fer d'intérêt local. Le décret du 19 janvier 1934 permet de faire beaucoup en ce sens. Tous les réseaux d'intérêt général et d'intérêt local — et ces derniers dans la plus large mesure — devront être autorisés même à supprimer le cas échéant, totalement ou partiellement, les services par fer, pour y substituer des services automobiles.

L'un des grands avantages du droit de préférence que le Conseil National Économique a reconnu en ce cas aux réseaux pour obtenir l'autorisation de faire ou tout au moins d'organiser sous leur responsabilité des services routiers, c'est précisément de ne pas opposer en la circonstance l'exploitant du service automobile au chemin de fer. D'autre part, le Conseil ayant prévu, comme une des conditions de l'autorisation, l'obligation d'assurer le service, l'écoulement régulier des produits agricoles n'en sera pas moins garanti. En toute hypothèse, d'ailleurs, ces transformations et suppressions ne devront pas se faire sans des enquêtes préalables, au cours desquelles les intéressés auront toute facilité de se faire entendre et l'intervention, en pareille matière, des Conseils des transports envisagés par la Commission est une garantie supplémentaire que l'intérêt général sera respecté.

Enfin, les chemins de fer devront, en tout état de cause, poursuivre une amélioration de leur outillage technique, des progrès incessants en cette matière étant le meilleur moyen de conserver la faveur de la clientèle (1).

Le Conseil National Économique fait remarquer qu'il s'est volontairement abstenu de discuter le montant des impôts que les différents moyens de transport payent à l'État et aux collectivités locales sous des formes diverses et en échange la valeur

---

(1) *Navigation intérieure. — Navigation au cabotage. — Aviation.* — La répartition du trafic entre la route le chemin de fer et la voie d'eau n'est pas moins nécessaire qu'entre le rail et la route.

L'étude des mesures de coordination que le Conseil National Économique estime à cet égard indispensables n'a pu être achevée, en même temps que celles qui intéressent la liaison entre l'automobile et le chemin de fer; les mesures à envisager pour la navigation intérieure, le cabotage et l'aviation feront l'objet d'un rapport complémentaire qui sera très prochainement publié.

des prestations qu'ils en reçoivent, en d'autres termes, le Conseil n'a pas voulu rechercher ce que les moyens de transport « rapportent » et ce qu'ils « coûtent » à la collectivité. Dans son esprit, ce qui importe, c'est le prix de revient réel de l'ensemble des transports.

Quel que soit le régime qui sera finalement sanctionné par les pouvoirs publics, il doit tendre évidemment à assurer entre les divers moyens de transport un certain équilibre des charges conduisant à tout le moins à une « concurrence coordonnée ». Toute solution rapide du problème des transports sera préférable en toute hypothèse à une solution, meilleure peut-être en théorie, mais qui tarderait à être appliquée et laisserait s'aggraver l'anarchie actuelle des transports.

Le Conseil National Économique a conscience que la solution qu'il propose, soumettant à un régime sensiblement analogue les transports par fer et par route, est celle qui réalise au mieux de l'intérêt général cet équilibre souhaitable des charges. Si elle porte atteinte à certains intérêts, ce n'est qu'une apparence. Quelles que soient les mesures à prendre à l'égard des transports automobiles — et des mesures sont à prendre sans conteste — il ne faut pas se dissimuler en effet que certaines entreprises actuelles dont les services sont d'une qualité inférieure et vont à l'encontre des intérêts bien entendus des usagers doivent disparaître ou se transformer. Mais ce sera à l'avantage des autres entreprises dont le champ d'activité se trouvera élargi. Une réglementation limitée à la police de la route, difficile à établir et dont le contrôle présenterait des difficultés quasi insurmontables, serait en tout cas impuissante à réaliser la coordination des transports.

Or, cette coordination, et le Conseil a, sur ce point, une conviction profonde, est absolument indispensable et appelle de la part des pouvoirs publics des mesures immédiates. En apportant de l'ordre dans les transports, la coordination remédiera aux inconvénients multiples que présente actuellement, pour l'économie nationale, la lutte anarchique des différents moyens de transport. Cette lutte qui se poursuit de plus en plus âpre aux frais croissants de la collectivité, lutte qui est directement contraire à l'intérêt général, ne peut pas continuer. La coordination ne peut plus être différée. En conduisant à l'abaissement réel et non pas seulement apparent du prix de revient des transports, et par voie de conséquence, à une diminution de la cherté des produits français sur tous les marchés, la coordination des transports favorisera la reprise de la vie économique et donnera son plein épanouissement à toutes les branches de la production nationale.

**RAPPORT PRÉLIMINAIRE**  
**DE M. JOSSE**  
**MAITRE DES REQUÊTES AU CONSEIL D'ÉTAT.**

# INTRODUCTION.

---

La question des transports, plus exactement de la coordination des transports, est à l'ordre du jour. Il en est peu qui intéressent à un plus haut point la vie économique car on sait dans quelle proportion les frais de transport interviennent pour la détermination du prix des produits.

Le but de la coordination des transports, c'est de donner le maximum de services au public au moindre frais pour la collectivité, le moyen, c'est d'assurer à chaque mode de transport le trafic pour lequel il est, économiquement, le plus apte.

Jusque-là, il semble qu'il n'y ait pas de discussion possible. De même — car il s'agit de constater des faits — lorsqu'on dégage les caractéristiques de chacun des moyens de transport pour déterminer ses aptitudes théoriques.

*Le chemin de fer* est un moyen de transport puissant, rapide, qui possède toutes les qualités requises pour faire un service excellent et économique sur les distances importantes. Ses inconvénients tenant à son assiette même et son prix de revient, en raison de l'ordre de grandeur des charges terminales, jouent contre lui pour les transports à petite distance. Devraient lui revenir en principe, le trafic marchandises pour les grandes et très grandes distances, et le trafic voyageurs pour les grandes distances, exceptionnellement et pour le cas de transports massifs comme ceux de la banlieue, par exemple, certains transports de voyageurs à courte distance.

*L'automobile* est un engin de transport rapide, d'une puissance moyenne, relativement onéreux mais d'une divisibilité parfaite et d'une faculté de dissémination quasi illimitée lui permettant des arrêts fréquents et des transports de porte à porte. Ces avantages délimitent comme le domaine propre de l'automobile les transports de voyageurs à petite et moyenne distance, les transports de marchandises à petite distance et tous les transports terminaux.

*La batellerie et la navigation au cabotage* sont des moyens de transport puissants, économiques, mais lents et sans aucune faculté de dissémination. La péniche ni le bateau ne peuvent assurer le transport de bout en bout en dehors du cas où l'expéditeur et le destinataire sont placés le long de la voie d'eau. Sans importance réelle pour le transport des voyageurs, ces moyens de transport ne peuvent prétendre dès lors ni au trafic marchandises à courte distance — pour lequel la nécessité de transports terminaux multiplie le prix de revient du transport principal — ni au trafic des marchandises de valeur pour lesquelles la rapidité du transport est le plus souvent essentielle, ni aux transports de détail. Navigation intérieure et au cabotage ne

paraissent donc qualifiées que pour le transport à longue distance de matières pondéreuses de faible valeur.

*L'avion* est un engin très rapide, peu puissant actuellement et très onéreux. Imbattable, techniquement, pour le transport de voyageurs à très longue distance et des marchandises de luxe très pressées, sa faible capacité ne permet guère de l'envisager pour un trafic commercial rémunérateur en dehors des transports postaux.

Ces aptitudes spéciales de chaque moyen de transport commandent la répartition entre eux des différents trafics, en dehors des cas d'espèce, bien entendu, où les circonstances particulières modifient leur situation relative. Quel procédé doit-on adopter pour réaliser cette répartition? C'est là que le problème se présente dans toute sa complexité. Trois systèmes s'opposent. La liberté, la liberté corrigée par des mesures fiscales et de police, la réglementation avec ses possibilités quasi indéfinies depuis la simple autorisation jusqu'au monopole de fait ou de droit et à l'étatisation.

1° La libre concurrence, disent les partisans de ce premier système, amènera d'elle-même l'harmonie et la sauvegarde de l'intérêt général par l'élimination, pour chaque trafic, du transporteur le moins apte. Même en théorie pure l'affirmation est discutable. Il n'est pas interdit de penser, en effet, que si on laisse s'engager la lutte entre différents concurrents, le public ne profitera qu'au début des abaissements de tarifs; dès que l'équilibre aura été obtenu, soit par l'épuisement des plus faibles, soit par des ententes, le triomphateur trouvera devant lui le champ libre et aussi longtemps qu'un nouveau concurrent ne viendra pas lui disputer le trafic, les usagers n'auront qu'à s'incliner devant ses exigences. En second lieu, il ne faut pas raisonner dans l'abstrait mais en se plaçant en face des faits. Pour que la concurrence soit libre, il faut que la lutte se fasse à armes égales. Dès lors, si aucun des moyens de transport n'est soumis actuellement à un même régime, administratif, fiscal et de police, il faut, au préalable, rétablir entre eux l'égalité. Supposons cette condition remplie et que la bataille produise son effet d'élimination, en quoi l'intérêt général sera-t-il sauvegardé? Que la liberté absolue conduise au triomphe de l'automobile et à la disparition des chemins de fer d'intérêt local d'abord, de certaines grandes lignes ensuite — ou au contraire au triomphe du chemin de fer — ce qui n'est pas une utopie si ce dernier reste maître du choix des lignes à conserver, des transports à accepter ou refuser et des tarifs — dans les deux cas, on verrait les régions les plus défavorisées par la nature privées de moyens de transport, des marchandises encombrantes ou pondéreuses immobilisées chez le producteur.

2° Le second système, partant de la double constatation de la diversité des régimes auxquels sont actuellement soumis les moyens de transport et de la nécessité de laisser subsister, du moins dans une certaine mesure, cette inégalité de régime administratif pour assurer la desserte de toutes les régions et maintenir l'obligation d'assurer tous les transports, consiste à rétablir l'égalité des conditions économiques entre les différents concurrents par une fiscalité souple et différenciée, de telle sorte que chacun d'eux, compte tenu des obligations auxquelles il est astreint, ne puisse assurer avec profit que les transports pour lesquels il est le mieux placé. Les objections viennent immédiatement à l'esprit. Pour qu'elle soit efficace la fiscalité devrait être à tout moment remaniée puisqu'il serait nécessaire de suivre, pour le neutraliser, tout progrès technique de l'un des modes de transport, et le régime

prendrait, à l'égard du moyen de transport le plus perfectible parce que le plus jeune, c'est-à-dire à l'égard de l'automobile, l'aspect d'une brimade continuelle. L'opinion publique — hostile par principe à toute fiscalité nouvelle — ne permettrait vraisemblablement pas au système de se développer. En outre, pour assurer la protection du public et la satisfaction des besoins que la carence possible d'un moyen de transport laisserait en souffrance, les mesures de police indispensables se multiplieraient si bien que ce second système ajoute aux inconvénients d'une fiscalité détournée de son but véritable ceux inhérents à la réglementation elle-même. On est ainsi amené au troisième procédé.

3° La puissance publique intervient directement pour assurer à chaque moyen de transport la place qui lui revient dans l'économie générale du pays. Les modalités de cette intervention sont multiples. On peut la concevoir limitée à une autorisation de tous les services de transport de voyageurs et de marchandises ou de certains d'entre eux seulement, assortie de mesures de police pour assurer la sûreté de l'exploitation, la protection des usagers et du personnel. On peut l'envisager beaucoup plus accentuée, conduisant à une coordination des transports par le jeu de tout un système de concessions au moyen desquelles la puissance publique fixerait non seulement les règles générales d'exploitation, mais aussi les tarifs et pourrait même imposer l'emploi de plusieurs moyens de transport combinés. Vient ensuite le monopole de certains transports ou de tous, enfin le stade ultime de la nationalisation.

Afin de choisir entre toutes ces possibilités, il convient de creuser davantage le problème.

A cet effet, nous examinerons :

D'abord le régime actuel des différents moyens de transport, ce qui nous conduira à constater, d'une part, la véritable anarchie qui en résulte, d'autre part les charges considérables, et en partie injustifiables qui en découlent pour la collectivité;

Ensuite les solutions adoptées par les pays étrangers placés en présence d'un problème identique.

La critique achevée, il faudra aborder la construction positive. Nous n'aurons pas d'ailleurs la prétention de faire œuvre originale. Il nous suffira de rassembler les opinions qui ont été fréquemment émises pour aboutir à dégager des solutions non pas magiques, mais de bon sens et qui sont déjà « dans l'air ». Ce en quoi nous avons une conviction profonde, c'est en l'impérieuse et urgente nécessité de réformes dans l'intérêt de la vie économique du pays et par suite de nous tous et de l'Etat.

Le Conseil National Economique doit employer son autorité pour obtenir qu'on mette fin par une « politique des transports » à une situation qui ne peut plus durer.

# PREMIÈRE PARTIE.

---

## LA SITUATION ACTUELLE.

---

### I

## LE RÉGIME DES DIFFÉRENTS MOYENS DE TRANSPORT.

---

### 1° Les chemins de fer.

Les chemins de fer, réseau d'intérêt général comme réseau d'intérêt local, sont étroitement réglementés au double point de vue de la police et de la sûreté et de l'exploitation commerciale. La différence entre les deux réseaux découle de l'objet propre des lignes d'intérêt local destinées à desservir les régions délaissées par les grandes lignes et à servir d'affluents à ces dernières; les voies ferrées d'intérêt local sont concédées par les départements ou les communes au lieu de l'être par l'Etat, comme les voies ferrées d'intérêt général. Mais si l'on fait abstraction de la personne même de la collectivité concédante qui, le plus souvent, supporte sous une forme ou sous une autre, les aléas financiers de l'entreprise, on peut donner de la réglementation, une analyse commune, en principe, aux deux catégories de voies.

### A. Réglementation de police.

Les mesures de police et de sécurité sont contenues dans les lois des 11 juin 1842 et 15 juillet 1845 et les règlements pris pour leur exécution, notamment le décret du 11 novembre 1917. Les pouvoirs de l'Administration (Ministre ou Préfet), sont extrêmement étendus et portent sur toutes les conditions et les détails du service : établissement, entretien et surveillance de la voie, passages à niveau, signaux, matériel roulant, composition, circulation, vitesse des trains, recrutement et travail des agents. Un contrôle permanent est exercé pour en assurer l'observation et des sanctions pouvant aller jusqu'à la déchéance du concessionnaire sont applicables en cas d'infractions.

## B. *Exploitation.*

Partant de cette idée que l'exploitation des chemins de fer est un service public indispensable dont aucune région ne peut être privée et dont tous les habitants doivent être à même d'user dans les conditions de la plus complète égalité, la puissance publique a, d'une part, multiplié les lignes sans aucune considération de rendement financier, et, d'autre part, imposé aux exploitants des obligations extrêmement nombreuses dont les principales sont :

1° *L'obligation d'assurer un service régulier*, ce qui entraîne, par exemple, la mise en marche, chaque jour, d'un nombre minimum de trains dans chaque sens sur toutes les lignes (trois au moins sur les lignes d'intérêt général);

2° *L'obligation de transporter tous les voyageurs* qui se présentent et toutes les marchandises qui sont apportées au chemin de fer. D'où la nécessité pour les réseaux de posséder à tout moment un matériel correspondant aux « pointes » de trafic, matériel qui restera en réserve le surplus de l'année et dont les charges influent considérablement sur les résultats de l'exploitation.

3° *L'obligation d'appliquer les mêmes tarifs* pour tous les transports se présentant dans des conditions identiques, ce qui comporte l'interdiction de consentir à certains clients des traités particuliers. De là découle la nécessité de l'homologation (par le Ministre ou le Préfet) des tarifs qui sont publiés et affichés et l'extrême complexité des tarifs qui doivent, sous l'allure de dispositions générales, suivre le plus près possible les multiples cas particuliers influant sur la valeur du transport. Toute modification à y apporter entraîne la même procédure d'homologation qui enlève, en fait, aux réseaux toute liberté commerciale.

## C. *Régime financier.*

Il revient à faire des exploitants des régisseurs à peu près désintéressés.

Pour les chemins de fer d'intérêt général, c'est la conséquence du régime institué par la convention du 28 juin 1921. Par l'intermédiaire d'un fonds commun, les réseaux prospères déversent leurs excédents sur les réseaux déficitaires et si ces versements ne suffisent pas à couvrir les charges de l'ensemble du réseau français — charges qui comprennent une bonne part du coût d'établissement et tout l'entretien de la voie — l'Etat doit pourvoir à l'équilibre au moyen d'avances théoriquement remboursables dans les deux années par le jeu de relèvements de tarifs. Si ces relèvements, qui dépendent de la puissance publique, sont ajournés ou différés, l'aide du budget de l'Etat se prolonge. Ce sont donc, en définitive, ou les contribuables ou les usagers qui assurent l'équilibre. L'intérêt des réseaux à bien exploiter ne réside plus que dans la possibilité d'accroître les primes de gestion qui leur sont allouées, en raison, d'une part, de l'économie dans les dépenses, d'autre part, du développement du trafic. On sait que depuis 1929 les déficits d'exploitation des grands réseaux ont grossi sans

cesse, passant en chiffres ronds de 1.300 millions en 1930 à 2.600 millions en 1931 et près de 3.700 millions en 1932. Si on y ajoute le montant des annuités afférentes aux insuffisances de la période 1921-1926, cela représente une peu plus de 9 milliards avancés actuellement par l'Etat aux Fonds communs.

Pour les chemins de fer d'intérêt local, la situation n'est pas meilleure. Le plus souvent, par le jeu des formules adoptées, l'exploitant ne reçoit lui aussi qu'un salaire de régisseur et ce sont les départements qui supportent les déficits. En 1929, pour l'ensemble du réseau d'intérêt local (Métropolitain de Paris excepté), le déficit global s'est élevé à plus de 84 millions, l'ensemble de la rémunération des exploitants atteignant pour la même année 7.700.000 francs.

#### ***D. Exploitation de services automobiles par les réseaux de chemins de fer.***

Les Grands Réseaux de Chemins de fer ont été autorisés, en 1928, à constituer des sociétés filiales pour l'exploitation de services automobiles, mais la réglementation n'a pas été assouplie pour cela à leur égard. Les fonds ainsi versés ayant été imputés sur le compte des travaux complémentaires intéressant le domaine public, l'Etat n'a consenti à ces versements que sous la réserve qu'il aurait un pouvoir d'approbation des conditions du service. Les Réseaux n'ont donc pas l'avantage d'une plus grande liberté commerciale : les horaires, les parcours et les tarifs sont soumis à homologation dans des conditions presque aussi étroites que pour les chemins de fer.

Pour les voies ferrées d'intérêt local, les concessionnaires ont été également, à maintes reprises, autorisés par les départements à substituer aux trains, principalement aux trains de voyageurs, des services automobiles. A la fin de 1932, on pouvait compter 23 départements dans lesquels cette substitution a été décidée et se trouve en cours de réalisation ou a été déjà réalisée sur certaines lignes, mais là aussi l'intervention de l'autorité publique reste très accusée touchant les conditions de fonctionnement des services de substitution.

Ces services automobiles sont donc dans une situation toute spéciale.

#### ***E. Renseignements statistiques.***

La longueur des voies ferrées ouvertes à l'exploitation s'élevait, en 1930, à 43.572 kilomètres pour les lignes d'intérêt général et à un peu plus de 20.000 kilomètres pour les lignes d'intérêt local, les tramways représentant à la même époque 2.700 kilomètres environ.

La longueur des lignes desservies, la même année, par des services de transport automobiles en rapport avec les grands réseaux de chemins de fer était de 51.842 kilomètres.

Les recettes réalisées, en 1932, par les grands réseaux, se sont élevées à un peu plus de 12 milliards (en réduction de 14.76 p. 100 sur les résultats de l'exercice 1931), dont 2.675.561.600 francs pour les voyageurs correspondant au transport de 709 millions de voyageurs. Le trafic marchandises accuse plus de 226 millions de tonnes transportées en petite vitesse.

## 2° L'automobile.

Les transports automobiles sont soumis, en premier lieu, à des mesures de police, d'une part, générales et communes à tous les véhicules du même type, que ceux-ci soient exploités pour un service public de transport ou affectés à l'usage personnel et purement privé de leur propriétaire, d'autre part, spéciales aux services de transports en commun des voyageurs. En second lieu, et indépendamment de cette réglementation qui conserve un caractère de police, certains services de transport automobile sont placés sous un régime d'exploitation très particulier : ce sont les transports automobiles subventionnés et les services des Postes et des Télégraphes. Les autres services sont, par contre, entièrement libres.

### A. Réglementation de police. — Stationnement.

La réglementation est contenue dans le Code de la route (décret du 31 décembre 1922 modifié par les décrets des 12 septembre 1925, 21 août 1928, 5 octobre 1929 et 19 janvier 1933).

Les dispositions communes à tous les véhicules de même type, quel que soit l'usage auquel ils sont affectés, sont relatives à la dimension, à la pression sur le sol, à la charge maximum par essieu (10 tonnes), à la forme et à la nature des bandages, aux organes de manœuvre et de direction, à l'éclairage, à la vitesse, à la réception des véhicules pour la constatation de leur conformité avec les prescriptions de police. Les véhicules dont le poids total en charge dépasse 3.000 kilogrammes sont astreints à une réglementation spéciale résultant d'arrêtés ministériels. Des règles particulières sont fixées pour les tracteurs et les véhicules remorqués.

Les services publics de transports en commun sont assujettis, en outre, à d'autres règles faisant l'objet des articles 34 à 47 du Code de la route, et justifiés par l'affectation même des véhicules à un service public. Des mesures sont imposées pour la sécurité des voyageurs et de la circulation : freins, disposition intérieure des voitures, éclairage, garanties spéciales exigées des conducteurs, réception des véhicules donnant lieu à la délivrance d'une autorisation de circuler. Il y a, en outre, un embryon de réglementation du service lui-même; nécessité d'une déclaration préalable indiquant le nombre des voitures en service, les places, les horaires, obligation de l'affichage des tarifs, tenue d'un registre de réclamations.

Enfin, toute entreprise assurant des transports en commun étant obligée, si elle ne dispose pas de véritables gares privées au départ et aux différents points d'arrêt, de stationner sur la voie publique, est tenue, de ce fait, de demander et d'obtenir l'autorisation nécessaire du maire ou du préfet suivant la nature de la voie utilisée. Par le jeu de ces autorisations de stationnement que la jurisprudence du Conseil d'Etat permet de limiter ou de refuser, en raison de la sécurité ou de la commodité de la circulation, et même pour des motifs tirés de la nécessité de protéger l'exploitation d'un service existant ayant obtenu un privilège pour certains parcours, l'Administration peut, mais très indirectement, apporter un peu d'ordre dans les services desservant une localité déterminée.

## **B. Exploitation des services automobiles.**

A la différence de ce qui se passe pour la réglementation de police, une distinction essentielle est à faire de ce point de vue entre deux catégories de services.

### **a. SERVICES SUBVENTIONNÉS DE L'ÉTAT.**

Ils sont assujettis à tout un ensemble de règles et tenus d'observer un cahier des charges qui rapproche beaucoup leur situation de celle des chemins de fer. Ce sont les services automobiles subventionnés et la poste automobile rurale. Tous deux répondent à un même besoin : celui de supprimer l'isolement de certaines localités rurales.

*Les services automobiles subventionnés* sont régis par la loi du 21 août 1923. Dans le cas le plus général qui est celui où l'entrepreneur est subventionné par le département avec le concours de l'Etat, s'applique le cahier des charges-type du 24 mars 1924. L'exploitant est lié pour une durée fixe et s'engage à assurer un service régulier sans interruption sur des parcours déterminés; ses voitures doivent répondre à des spécifications précises, il doit posséder des voitures de réserves. Les horaires, les tarifs sont homologués par le préfet. L'assurance est obligatoire tant pour les accidents causés aux tiers qu'aux voyageurs transportés. Des sujétions postales sont imposées (transport des dépêches, des colis postaux).

*La poste automobile rurale* est de création récente, mais son développement se poursuit selon un programme intensif. En principe, le service a pour but l'acheminement du courrier et des colis postaux. A cet effet, d'un centre judicieusement choisi, l'Administration fait partir deux fois par jour une voiture automobile qui, par un itinéraire en circuit, dessert les localités de la région où sont installés des correspondants postaux. L'Administration des Postes assure le service en régie ou par des entrepreneurs rétribués forfaitairement. En même temps que les opérations postales, un service de transport de voyageurs et de marchandises et de commissions commerciales est organisé. Les tarifs, en vertu de l'article 68 de la loi de finances du 30 décembre 1928, sont fixés par décret dont le dernier en date est du 22 mars 1933 et vont en totalité au budget des P. T. T.; souvent des subventions départementales ou communales sont allouées en outre à l'Administration.

### **b. SERVICES LIBRES.**

Les autres services sont entièrement libres, c'est-à-dire que les exploitants sont maîtres des horaires, des tarifs, du choix des itinéraires et peuvent, soit desservir en permanence les mêmes localités, soit se déplacer en suivant les courants saisonniers du trafic. Sans avoir besoin d'aucune autorisation, l'entrepreneur peut chercher le tracé susceptible du maximum de rendement financier et abandonner tel ou tel service dès que le trafic s'avère insuffisamment rémunérateur.

N'étant soumis à aucune obligation particulière, n'étant même pas tenus à l'assurance obligatoire, les services libres, quelque développement qu'ils aient pris, n'offrent aucune garantie de permanence ou de responsabilité. Ce sont incontestablement ces services qui font la

concurrence la plus aiguë et la plus désordonnée tant aux chemins de fer dont ils « écrèment » le trafic, qu'aux services automobiles subventionnés.

### C. Renseignements statistiques.

La statistique officielle la plus récente publiée par le Ministère des Travaux publics est relative à l'année 1929. Elle fait ressortir la longueur des lignes desservies par les services automobiles à 63.543 kilomètres pour les services subventionnés et à 26.509 kilomètres pour les services libres. MM. DELEMER et POURCEL, dans le rapport qu'ils ont présenté au VI<sup>e</sup> Congrès international de la route (Washington, 6 au 11 octobre 1930), donnaient pour la même année les chiffres suivants :

Services subventionnés .....	58.000	kilomètres.
Services des grands réseaux.....	25.000	—
Services des P. T. T.....	25.000	—
Services libres .....	30.000	—

Il n'est pas douteux que, depuis trois ans, tous ces services ont pris un développement considérable.

Rappelons que, pour 1930, la statistique officielle des chemins de fer d'intérêt général fait ressortir à plus de 51.000 kilomètres l'étendue des services automobiles exploités soit directement par les grands réseaux soit par des entreprises ayant passé avec eux des traités.

Dans le *Bulletin d'Information du Ministère des P. T. T.* de février 1933, on trouve l'indication que le nombre des circuits effectués par la poste automobile rurale, qui était de 50 au 31 décembre 1929, est passé à 251 au 31 décembre 1932; le nombre des voyageurs transportés s'élève pendant la même période de 102.534 à 1.096.368 en 1932.

Quant à l'évaluation des services libres, elle est pratiquement très difficile puisque ces services échappent au contrôle de l'Administration.

En tout cas, le nombre d'automobiles en circulation en 1932 dépassait 1.800.000. La statistique de 1931 dénombre, pour ladite année, 1.251.538 automobiles servant au transport des personnes, 488.187 motocyclettes, 81.500 cycles-cars et 437.864 automobiles servant au transport des marchandises.

### 3° La navigation intérieure.

L'Etat ayant créé et entretenant les voies navigables, la batellerie est en principe libre sur ces voies mises à sa disposition.

Il y a cependant d'une part une police des voies de navigation, contenue actuellement dans le décret du 6 février 1932, d'autre part un rudiment de réglementation pour l'exploitation en ce qui touche le transport en commun des voyageurs. Enfin, depuis la guerre, un effort considérable a été fait par les collectivités intéressées et les pouvoirs publics pour l'outillage de la voie.

#### A. Réglementation de police.

Le décret du 6 février 1932, éventuellement complété par les arrêtés préfectoraux portant règlements particuliers pour l'exécution de ce

décret, arrêtés soumis à l'approbation du Ministre des Travaux publics, contient tout un Code de la navigation.

Sont réglées dans un but de sécurité les conditions à remplir par les bateaux pour être admis à circuler, les modalités de la traction, la vitesse de marche, le droit de trématage en route et de priorité de passage aux écluses et ponts mobiles, les passages aux ouvrages de la navigation, les stationnements et mesures d'ordre dans les ports et garages, le chargement, le déchargement et le dépôt des marchandises en dehors des ports, etc.

En ce qui touche spécialement le transport des voyageurs, l'article 48 du décret du 6 février 1932 donne au préfet le droit de régler les heures de départ des bateaux en cas d'entreprises concurrentes, et édicte l'obligation pour les entrepreneurs d'obtenir un permis de service avant la mise en circulation d'un bateau, d'afficher le nombre des passagers et le tarif des places, et de la tenue d'un registre de réclamations.

### **B. Outillage de la voie.**

Avant la guerre, et sous réserve de l'observation de ces prescriptions de police, on pouvait dire que les bateliers étaient libres sur la voie complètement libre. Ils se halaient à leur convenance, soit en ayant des chevaux à bord, soit en traitant avec des entrepreneurs de halage.

Un premier essai d'organisation a été l'institution sur les voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais et sur le canal de Saint-Quentin, d'un service de halage par chevaux avec monopole faisant l'objet d'une adjudication avec cahier des charges et fixation des tarifs.

Après la guerre, l'Etat, puis l'Office national de Navigation avec le concours de certaines Chambres de Commerce, le Port autonome de Strasbourg associé avec les départements et certaines villes, ont organisé en grand un service de traction électrique sur près d'un millier de kilomètres de canaux.

Il importe, d'autre part, de souligner le développement des bateaux automoteurs dont l'effectif est monté à 2.800 en 1931, assurant 18 p. 100 du trafic et permettant d'effectuer les transports à une vitesse accélérée.

### **C. Renseignements statistiques.**

La statistique de la navigation intérieure pour 1930 fait ressortir le total des embarquements à 53.297.331 tonnes dont près de 70 p. 100 correspondent à deux groupes de marchandises, les matériaux de construction 38,6 p. 100, et les combustibles minéraux 31,6 p. 100; viennent ensuite les produits agricoles et les denrées alimentaires avec 8,7 p. 100. Les autres catégories de marchandises ne présentent que des pourcentages peu importants.

La longueur du réseau des voies navigables ayant au minimum 2 mètres de mouillage est de 5.297 kilomètres dont 3.240 kilomètres de canaux.

Le recensement de la batellerie au 12 mai 1931 indique un total de 12.104 bateaux ordinaires pouvant porter ensemble à pleine charge 4.058.184 tonnes. Plus de la moitié de ces bateaux (6.395) sont conduits par leur propriétaire. D'autre part, l'effectif des bateaux à propulsion mécanique était de 2.803 dont 2.101 affectés au transport des mar-

chandises et pouvant à pleine charge porter 627.738 tonnes, 72 servant au transport des voyageurs, 591 au remorquage et 39 à des services de touage sur chaîne noyée ou au câble. Enfin, on comptait 379 bateaux-citernes affectés spécialement aux transports de liquide en vrac.

#### 4° La navigation aérienne.

La mainmise de l'Etat est très accentuée sur la navigation aérienne. D'une part, une police de la navigation, très complète, découle de la loi du 31 mai 1924 et de décrets pris pour l'application de cette loi. D'autre part, la loi du 11 décembre 1932 fixant le statut de l'aviation marchande a conduit, en fait, à l'institution d'une Compagnie unique, dans laquelle l'Etat est largement intéressé et représenté.

L'Etat, qui supporte toutes les dépenses d'infrastructure, assure, par le moyen de subventions, la couverture de la plus grande partie des dépenses des compagnies aériennes. Celles-ci tirent leurs ressources pour les quatre cinquièmes de l'aide de l'Etat. Ce fait explique l'intervention de la puissance publique dans l'exploitation. Les Compagnies gèrent en quelque sorte non seulement un service public, mais pourrait-on dire un service d'Etat.

#### RENSEIGNEMENTS STATISTIQUES.

La longueur du réseau des lignes aériennes subventionnées a représenté en 1932 40.059 kilomètres, 36.892 voyageurs, 1.162 tonnes de messageries et 173 tonnes de courrier postal ont été transportés.

Le rendement commercial est extrêmement faible, la proportion des recettes et des subventions faisant apparaître, suivant les Compagnies, par tonne kilométrique transportée, une recette variant de 10 fr. 14 à 30 fr. 58 contre des subventions variant de 24 fr. 42 à 287 fr. 36.

## II

### LES CONSÉQUENCES DU RÉGIME.

Diversité et inégalité des conditions d'exploitation, telles sont les deux constatations principales qui résultent de l'examen, même sommaire, du régime auquel sont assujettis les moyens de transport. Il ne faut pas s'étonner alors de la concurrence désordonnée à laquelle nous assistons, concurrence qui peut mettre en danger l'économie nationale.

Précisons en premier lieu le caractère anarchique de la concurrence qui se poursuit actuellement entre les transporteurs, en second lieu les charges qui en découlent pour l'Etat ce qui mettra en lumière ce paradoxe que c'est l'Etat en définitive qui fait les frais de la lutte que les pouvoirs publics ont laissé s'engager.

#### CHAPITRE PREMIER.

##### L'anarchie des transports.

Si l'on constate que des trains circulent, à vide ou presque, sur des voies ferrées pendant que des autobus et des camions transportent sur les mêmes parcours des voyageurs et des marchandises, endommageant gravement les routes et les rendant quasi inaccessibles aux usagers normaux (propriétaires de voitures effectuant des transports pour leur propre compte); que le chemin de fer, grâce à des prix « fermes » exceptionnellement réduits, rend inutile une voie navigable creusée ou entretenue à grands frais, il n'est pas exagéré de parler de l'anarchie des transports. Le bon sens indique alors qu'il faut dans le premier cas, ou apporter des changements profonds dans la technique des transports par fer permettant de lui rendre les faveurs de la clientèle, ou reconnaître la suprématie au moins sur certains parcours des transports routiers et supprimer les trains faisant double emploi, dans le second cas restituer à la voie navigable un trafic qui en a été artificiellement détourné.

##### A. Services de voyageurs.

Pour le transport des voyageurs on assiste à une véritable floraison de lignes d'autobus et ce moyen de transport a satisfait, il faut le reconnaître, des besoins de commodité et de rapidité qui lui font souvent donner la préférence par le public. Mais l'abondance même des véhicules, outre qu'elle dégrade la route, conduit à son encombrement,

ce qui atténue les avantages de vitesse de l'automobile en augmentant l'insécurité.

Il y a donc une question de mesure, de concordance entre les besoins du public, et le nombre des moyens de transport mis à sa disposition qui devient primordiale et dont il serait vain d'attendre le règlement par la continuation du régime de liberté des transports en commun.

C'est ainsi, pour donner quelques exemples, qu'au départ de Rouen, on compte, abstraction faite des lignes de la S. A. T. O. S., société filiale des chemins de fer de l'Etat, plus de vingt services réguliers d'autobus dont la plupart doublent les voies ferrées, assurant notamment les parcours sur Paris et Le Havre, que Lyon est le centre de plus de soixante entreprises effectuant au départ de cette ville plus de deux cents services réguliers à grande fréquence, qu'autour d'Amiens et de Lille, si on laisse de côté, en premier lieu les services de la S. T. A. R. N., société filiale du réseau du Nord, qui ont été établis pour remplacer ou compléter le chemin de fer, en second lieu d'assez nombreux services qui, bien que s'étant développés sans accord préalable avec le réseau, ne font pas double emploi avec les chemins de fer, on dénombre cinq lignes à Lille et douze à Amiens, assurant chaque jour, de, ou pour ces villes, respectivement 138 et 75 voyages.

Marseille était, au début de 1933, la tête de ligne de soixante-sept services d'autobus comportant 541 départs quotidiens et couvrant chaque jour 56.000 kilomètres; sur certaines lignes, le nombre des navettes quotidiennes dépasse la centaine (164 entre Aix et Marseille). Quelques-uns de ces services ont un tracé entièrement parallèle à la voie ferrée, d'autres la doublent sur une partie du trajet.

On sait qu'autour de Paris rayonnent plus de quarante lignes dues à l'initiative d'un même constructeur, transportant les voyageurs à des distances pouvant aller jusqu'à 100 kilomètres.

D'autres lignes d'autobus fonctionnent de telle sorte qu'elles enlèvent aux services départementaux subventionnés, sur les sections les plus avantageuses, le trafic le plus rémunérateur et pour arriver à ce résultat en dehors de la fixation des tarifs à des taux inférieurs sur cette section, les procédés les plus variés ont été employés, notamment le débauchage du personnel. Bien entendu les garanties offertes au public ne sont pas les mêmes de la part de toutes ces entreprises, dont on peut se demander dans quelle mesure la responsabilité serait effective en cas d'accidents et les prix sont souvent si faibles qu'il est certain *a priori* que seules les dépenses journalières peuvent être couvertes, mais non l'amortissement du véhicule. C'est ainsi que nous avons personnellement constaté cet hiver qu'une entreprise demandait 15 fr. seulement pour le parcours Nice-Grenoble. Et on ne peut pas passer non plus sous silence les services de transport en commun à grande distance tels que Paris-Vichy et Paris-Lourdes.

## B. Services de marchandises.

Pour le transport des marchandises, l'emploi du camion se généralise également de jour en jour et sur des distances de plus en plus grandes. Plusieurs milliers de services réguliers concurrencent directement le chemin de fer. En ce qui touche seulement le transport des bestiaux, un cinquième du trafic est assuré par route. Pour l'acheminement des denrées alimentaires sur Paris, on constate l'em-

ploi presque exclusif de l'automobile dans un rayon de près de 150 kilomètres. A la suite des progrès incessants de la route les chemins de fer, de 1928 à 1932, ont été amenés à consentir des réductions de tarif de 20 à 35 p. 100 pour conserver en partie leur trafic à plus longue distance. Des exemples particulièrement typiques pourraient être donnés pour les produits laitiers et le beurre, pour les poissons et les huîtres, que des camions de 5 à 10 tonnes amènent de Dieppe ou des rives de la Seudre, pour les fromages de gruyère de la région de Pontarlier arrivant par camions aux halles centrales.

Indiquons seulement, pour donner un ordre de grandeur du volume de trafic assuré par la route sur le parcours Le Havre-Rouen-Paris, que le tonnage transporté par la route atteint au moins 80.000 tonnes contre 360.000 au chemin de fer, soit 22 p. 100, et dans ce tonnage ne figurent pas les marchandises telles que les combustibles minéraux et les matériaux de construction qui, sur ces relations, ne se transportent pas par la route mais par les voies navigables. Plus de vingt entreprises assurent régulièrement les services de transport des marchandises sur ce parcours. Autour de Lyon, quotidiennement, plus de cent services réguliers, avec itinéraires et horaires fixes, sont organisés.

Nous insisterons plus particulièrement sur un exemple démontrant l'intensité de la concurrence faite au rail par de tels services, la difficulté que le chemin de fer éprouve à lutter, et faisons ressortir comme résultat final une perte considérable de recettes pour le réseau. Il s'agit du trafic Paris-Marseille qu'il est anormal, à première vue, de voir assurer par des camions alors que dans cette relation la supériorité technique du chemin de fer et le moindre prix de revient ne sont pas niables. On sait, en effet, qu'un train de marchandises peut transporter 500 tonnes avec quatre agents et que la route ne peut sur ce point rivaliser avec le rail pour la régularité du fonctionnement et le débit. Dès qu'il eut constaté un fléchissement considérable du trafic des groupages entre Paris et Lyon d'une part, Lyon et Marseille d'autre part, fléchissement évalué respectivement à 22.000 et 11.000 tonnes, le réseau P.-L.-M. a mis en vigueur le 1<sup>er</sup> novembre 1931 entre Paris et Lyon, et le 1<sup>er</sup> mars 1932 entre Lyon et Marseille, des tarifs comportant, par rapport aux tarifs antérieurs, des réductions variant selon le tonnage de 20 à 30 p. 100 pour la première relation, de 5 à 15 p. 100 pour la seconde, réduction portée à 40 p. 100 pour le trafic d'exportation. Les tarifs étaient toutefois maintenus pour les groupages expédiés de bout en bout : Paris à Marseille. L'emploi des camions à moteur Diesel ayant permis des prix de revient inférieurs aux transporteurs sur route, ceux-ci s'attaquèrent au trafic de bout en bout et reportèrent toute leur activité sur le parcours direct Paris-Marseille. Le réseau, pour parer à l'évasion du trafic, a proposé de nouvelles réductions sur le parcours direct. Il a fallu, en définitive, pour conserver le trafic, réaliser, par rapport aux tarifs en vigueur avant le 1<sup>er</sup> novembre 1932, un abaissement des tarifs voisin de 50 p. 100, et les tarifs de groupage devenant ainsi inférieurs à divers tarifs « spécifiques » prévus pour telle ou telle nature de marchandises, ils ont pu être réclamés, non seulement par les entrepreneurs spécialisés dans le groupage, mais pour les envois en quantité de certaines marchandises déterminées, telles que les vins.

Un autre exemple de concurrence, non plus uniquement entre le rail et la route, mais entre le rail et le transport combiné : voie navigable-route peut être donné. En 1931, le P.-L.-M. a constaté que le trafic des peaux de moutons en laine, importées par Marseille à desti-

nation de la région de Mazamet, tendait de plus en plus à abandonner la voie ferrée au profit de la voie mixte : cabotage de Marseille à Sète, et route de Sète à Mazamet.

La comparaison des prix par les deux voies était la suivante :

Par fer .....	200 fr. 20
Par la voie concurrente.....	146 fr. 00

Pour enrayer l'évasion du trafic qti, au départ de Marseille, s'élevait à quelque 40.000 tonnes en 1930, le P.-L.-M. a mis en vigueur, le 31 janvier 1932, un prix ferme de 22 fr. 50 (prix nu, à majorer) applicable aux transports de l'espèce effectués de Marseille sur diverses gares de la région mazamétaine. A la suite de cette mesure, les transporteurs concurrents ont abaissé largement leurs prix, ce qui rendit nécessaire une nouvelle réduction de la tarification par fer. Le P.-L.-M. a donc été amené à remplacer le prix précité de 22 fr. 50 par celui de 17 fr. 70. Cette nouvelle disposition est entrée en vigueur le 20 août 1932. Ce tarif a donné les résultats attendus. En effet la moyenne trimestrielle du trafic par voie ferrée au départ de Marseille n'était que de 5.000 tonnes environ avant l'application du dernier tarif. Elle s'est relevée à 13.960 tonnes pendant le quatrième trimestre.

Ces aménagements tarifaires permettent sans doute de lutter contre une concurrence limitée à quelques courants de trafic comme l'est celle de la voie d'eau, mais ils sont insuffisants pour la concurrence automobile. Cette dernière est-elle éliminée sur un point elle se reporte sur un courant de trafic voisin. Le procédé de lutte le plus efficace a été incontestablement la création, à partir du 1<sup>er</sup> mars 1933, du tarif, reposant sur un principe entièrement nouveau « le tarif au wagon-kilomètre » qui ne tient compte ni de la nature, ni du poids du chargement. Si cette taxe, qui revient en quelque sorte à la location d'un wagon est bien calculée, si elle équilibre la dépense, par kilomètre, d'une camion automobile d'égale portée, les sommes à payer au chemin de fer, pour une série de transports, équilibreront celles que les intéressés auraient dû déboursier pour faire, par route, la même série de transports. Le tarif du chemin de fer se modèlera ainsi sur le prix de revient du transport par route.

Quelles sont les conséquences de cette lutte des différents moyens de transport pour l'économie nationale ? Nous ne pouvons mieux faire à cet égard que de reproduire dans le chapitre suivant quelques pages d'une remarquable étude qui avait été préparée au mois de juin 1932 par notre collègue M. Jean Toutès pour le Conseil National Economique, étude dont nous nous sommes d'ailleurs largement inspiré dans le présent exposé.

## CHAPITRE II.

### Les charges que les transports entraînent pour l'État (1).

Avant d'aborder cet examen, nous croyons utile de présenter deux observations, pour préciser le sens de nos recherches.

A. — Les études fiscales habituellement faites en ce qui concerne les divers moyens de transport, ont généralement pour objet d'établir, pour chacun d'eux, la charge *nette* qu'il fait peser, soit sur les contribuables, soit sur les usagers. On calcule, d'une part, les dépenses ou les charges qu'il impose aux finances publiques, d'autre part les profits qu'elles en retirent. On en conclut que tel moyen de transport est un pourvoyeur du budget ou un mécène de la chose publique, tandis que tel autre vit en parasite.

Nous nous abstiendrons absolument d'entrer dans ces considérations. Les études les plus savantes qui ont été faites sur le sujet n'ont jamais épuisé les controverses qu'il suscite; elles s'appuient nécessairement, en effet, sur des hypothèses et des ventilations toujours contestables, et qui sont en fait toujours contestées par les intéressés. Mais, ce qui nous conduit à nous abstenir de ces comparaisons, dont nous ne méconnaissons d'ailleurs pas l'intérêt, ce n'est pas leur caractère généralement infructueux; c'est qu'elles sont étrangères au plan de notre étude. Elles répondent, en effet, à des préoccupations de *justice fiscale*, tandis que nous poursuivons la solution d'un problème d'*économie financière*. Peu importe, à ce point de vue, que les impôts sur les chemins de fer, par exemple, couvrent ou ne couvrent pas les charges qu'ils entraînent pour nos finances; les charges n'en existent pas moins et si elles sont trop lourdes, il faut les alléger. Toute dépense publique pèse sur l'économie nationale et tend à la déséquilibrer; elle doit donc être examinée en elle-même.

B. — Il est d'autre part bien entendu que les chiffres que nous allons apporter n'ont pas de prétention à l'exactitude comptable. Ils ne sauraient d'ailleurs en avoir, car ils sont nécessairement tirés de documents qui portent sur des périodes différentes, et toute précision comptable donnerait seulement une illusion d'exactitude. Nous croyons cependant que les chiffres proposés sont exacts dans leur ordre de grandeur, et c'est la seule chose qui importe.

De même, on sera peut-être surpris de nous voir additionner des crédits budgétaires avec des dépenses de Trésorerie, des avances théoriquement remboursables avec des dépenses définitives, des dépenses de premier établissement avec des frais d'entretien. Nous prions qu'on veuille bien ne voir là ni fantaisie déplacée, ni ignorance absolue de notions élémentaires, mais seulement le souci de voir clair

---

(1) Ce chapitre reproduit une étude faite en juin 1932 par M. TOUTÉE, maître des requêtes au Conseil d'Etat.

et de dresser un tableau de la situation réelle, c'est-à-dire des charges effectuées qui pèsent actuellement sur l'économie nationale, c'est pourquoi lorsque l'appel à la Trésorerie nous a paru le prélude probable d'un déficit budgétaire, lorsque les dépenses « en capital » remédient à un entretien différé, lorsque des avances n'ont guère de chance d'être prochainement remboursées, nous avons cru justifié de les compter comme charges. Nous indiquerons d'ailleurs, chemin faisant, les points sur lesquels nous nous sommes écartés de l'orthodoxie comptable.

### 1° CHEMINS DE FER.

Les sommes inscrites au budget de l'exercice 1932, au titre des chemins de fer (budget du Ministère des Travaux publics, titre VII, chapitres 108 à 121 et 123 à 126) s'élèvent à 464 millions.

Mais il convient d'ajouter à cette somme les charges d'amortissement, qui sont supportées par la caisse autonome, les dépenses du personnel administratif et de surveillance, les subventions départementales aux voies ferrées d'intérêt local; en outre les chiffres budgétaires sont prévus pour 9 mois seulement et il convient de les ramener à l'année. Ces rectifications faites, la charge inscrite aux budgets métropolitains au titre des chemins de fer atteint vraisemblablement 800 millions au moins.

Mais il s'en faut que ce soit là toute la charge qui pèse sur les finances publiques.

a. On trouve, en effet, dans l'article 208 de la loi de finances, l'autorisation de payer, sur les ressources de la Trésorerie, une somme de 450 millions. Il s'agit là d'une avance destinée à couvrir l'annuité des insuffisances d'exploitation de la période transitoire (1921-1926).

b. En outre, la loi du 24 décembre 1931 a autorisé les réseaux à emprunter une somme totale de 3.109.000.000 et la loi de finances du 31 mars 1932 y ajoute une nouvelle autorisation de 6.257.000.000 qui porte à plus de 9 milliards les sommes totales que les réseaux sont autorisés à emprunter.

Ces emprunts ont trait, pour partie, à des dépenses qui sont définitivement à la charge de l'État : telles sont les dépenses de construction de lignes nouvelles qui, en vertu de l'article 10 de la convention du 28 juin 1921, sont, sauf conventions contraires, à la charge de l'État pour les quatre cinquièmes.

Mais, même pour les emprunts contractés au bénéfice du fonds commun, qui peut penser que les ressources normales de ce fonds le mettraient un jour prochain en mesure de rembourser des sommes de cette importance ? Il faut donc admettre pour le Trésor, au moins pour les années à venir, une charge d'ores et déjà certaine et pour partie définitive, correspondant à l'intérêt et à l'amortissement des sommes que les réseaux sont autorisés à emprunter pour son compte. Il n'est pas de notre compétence et il serait peut-être hasardeux d'évaluer cette charge; elle dépend des conditions du marché, et l'on sait seulement, d'une part que ces conditions ne sont pas actuellement en voie d'amélioration, et d'autre part qu'un placement massif serait par lui-même de nature à les influencer défavorablement. Quoiqu'il en soit, et compte tenu des éléments précédemment évalués, nous pensons que la charge déjà acquise supportée par les finances publiques du fait de l'exploitation des chemins de fer, est aujourd'hui de l'ordre de 2 milliards par an.

## 2° ROUTES.

L'évaluation des dépenses présente ici des difficultés particulières, du fait que les statistiques dressées pour la voirie départementale et vicinale remontent à 1929, et que, depuis, 40.000 kilomètres de routes ou chemins de grande circulation ont été classés dans la voirie nationale. Mais M. François MILAN, rapporteur au Sénat du budget du Ministère des Travaux publics, évalue dans son rapport à 4 milliards et demi les sommes que le pays affecte annuellement à ses routes et chemins.

Ce calcul ne fait naturellement pas état des 575 millions attribués aux travaux des routes et des ponts par la loi du 28 décembre 1931 sur l'outillage national, non plus que des 170 millions accordés par la même loi au titre des avances aux communes. Cependant, si l'on observe que les dépenses de construction de routes ne figurent dans le premier de ces crédits que pour 15 millions, alors que les travaux de réfection y figurent pour 480 millions, on est amené à penser que ces sommes s'appliquent surtout à des travaux d'amélioration, dont la nécessité se retrouvera d'année en année. Nous verrons même plus loin que les évaluations du programme minimum d'amélioration dépassent largement 500 millions par an.

On peut donc chiffrer à 5 milliards environ par an les dépenses de la voirie routière.

## 3° NAVIGATION INTÉRIEURE,

### PORTS MARITIMES, MARINE MARCHANDE ET AVIATION COMMERCIALE.

Les crédits inscrits au titre de la navigation intérieure du budget de 1932 s'élèvent, ramenés à l'année, à 200 millions environ.

Il faudrait tenir compte encore des dépenses des *ports maritimes*, de la *marine marchande* et de *l'air*, dans la mesure où elles peuvent être regardées comme intéressant le trafic purement intérieur.

On est donc amené à conclure que la charge totale pesant sur les finances publiques du fait de l'exploitation des transports nationaux s'élève en ordre de grandeur à 7 ou 8 milliards par an, actuellement.

A titre de comparaison, on rappellera que le budget de l'Etat pour 1932 s'élève à 41.097.501.752 francs sur lesquels 22.868.272.505 francs seulement s'appliquent aux dépenses des pouvoirs publics et des services généraux des Ministères. Sur ce dernier chiffre, les dépenses militaires entrent pour 9.642.500.745 francs (1). Restent, pour les dépenses totales des services civils, 13.225.771.760 francs pour 9 mois, soit pour un an 17.634.362.000 francs.

---

(1) Guerre : 3.904.088.545; Défense des territoires d'outre-mer, 1.314.601.550; Marine militaire, 2.411.263.577; Air (évaluation), 1.500.000.000 sur 1.826.501.707 francs de crédits totaux; Colonies, dépenses militaires, 508.547.073.

## II

### CE QUE LES TRANSPORTS COÛTERONT DEMAIN.

Peut-on, du moins, penser que la situation est stabilisée ? Nullement, et l'on peut au contraire assurer que chacun des chefs de dépenses que nous avons examinés est destiné à s'enfler.

1° Le déficit des chemins de fer créera chaque année des charges nouvelles. On a déjà dit que le déficit d'exploitation prévu est de 4 milliards pour l'année en cours. Il faut y ajouter les dépenses de lignes nouvelles, et celles qui s'imputent au compte de premier établissement. Les charges d'intérêt et d'amortissement de ces dépenses incomberont au Trésor.

D'une façon générale, on indiquera, pour chiffrer l'ordre de grandeur des « trous » que le fléchissement progressif des recettes des chemins de fer pourra creuser dans l'économie nationale; que le déficit du fonds commun en 1931, qui s'est élevé à 3 milliards correspond à des recettes réduites seulement de 8,54 p. 100 par rapport à celui de 1930. Or, au début de mai 1932, le déficit par rapport à 1931 atteignait environ 17 p. 100. Cette majoration de 9 p. 100 entraîne une augmentation de déficit d'au moins un milliard par an.

Au surplus, les méthodes mêmes par lesquelles les réseaux ont jusqu'ici cherché à conserver leur trafic conduisent à une réduction de recettes. Il n'en est pas, en effet, à laquelle on ait eu plus abondamment recours que le « prix ferme », abaissant de façon parfois fort importante le prix de transport. Or, il arrive (pas toujours) que le procédé réussisse; le trafic menacé est conservé, le trafic perdu *depuis peu* est peut-être repris; le résultat n'en est pas moins une réduction de recettes par rapport à la situation *stable* antérieure. Il va de soi d'ailleurs que nous le notons sans aucune intention de critique : mieux vaut évidemment perdre quelque chose que tout.

Il n'en reste pas moins que le fléchissement des recettes des chemins de fer conduit à envisager pour l'avenir, un accroissement notable des charges publiques.

2° Lorsque l'*automobile* veut accroître son rayon d'action, que fait-elle ? Elle augmente la charge utile de ses camions, la vitesse de ses autos-cars. Conséquence : augmentation des dépenses routières, et cette augmentation n'est pas mince, puisque de 1913 à 1930 le coefficient des crédits affectés à la voirie nationale (ancien réseau) est passé de 1 à 20.

Ce n'est d'ailleurs pas fini et si l'*automobile* assume une part de plus en plus grande des transports nationaux, il faudra créer des routes qui soient adaptées à ces nécessités nouvelles et les entretenir. Ce sont en perspective peut-être des dizaines de milliards de dépenses en capital et des milliards supplémentaires de dépenses d'entretien.

Il est, en effet, curieux de noter qu'au fur et à mesure que la circulation automobile devient plus intense, on voit les procédés d'exploitation, si onéreux, du chemin de fer se transporter sur la route. La signalisation, le gardiennage se développent et le jour approche sans doute où, devant l'appareil des signaux optiques et lumineux, des

sens uniques, des obstacles peints en blanc, des croisements gardés comme de véritables passages à niveaux, d'un code de la route de plus en plus semblable aux règlements de sécurité des chemins de fer, nos grandes routes n'auraient plus rien à envier aux lignes voisines, si ce n'est peut-être, la sécurité plus grande qui y règne.

Quant au coût de ces transformations, M. BEDOUCE, dans son rapport sur le budget des Travaux publics, chiffre à un milliard par an pendant cinq ans les dépenses d'établissement qui restent à faire. Cette évaluation paraît modérée si le développement de la circulation automobile vient rendre nécessaire l'élargissement des routes, l'aménagement des virages et des croisements, sans parler des revêtements modernes dont le coût est sans relation avec celui de l'ancien macadam. Dans son rapport sur le budget des Travaux publics, en 1927, M. MOUTET évaluait à 900 francs environ par kilomètre de route les dépenses totales d'entretien avant la guerre, et il signalait qu'en 1926 le goudronnage seul, opération qui pour être efficace doit être renouvelée chaque année, coûtait 7.500 francs par kilomètre. Cette simple comparaison permet d'imaginer vers quels chiffres astronomiques se dirigent nos budgets de Travaux publics.

3° Quand la batellerie veut améliorer son coefficient d'exploitation, que fait-elle ? Elle augmente la rotation des péniches et pour cela elle met en circulation cet engin nouveau, véritable train sur l'eau, qui s'appelle la péniche automotrice. Mais là encore, c'est le budget qui fait les frais de la concurrence, car si les péniches automotrices se multiplient, il va falloir envisager de lourdes dépenses pour la défense des berges qu'elles détruisent. Sans parler des programmes d'outillage et de transformation que réclament les usagers, sans parler, bien entendu, du canal des Deux-Mers (1).

Lorsque, dans la première partie de cette étude, nous avons chiffré à 7 ou 8 milliards les dépenses que l'exploitation des transports entraîne pour la puissance publique, nous n'avons parlé que pour l'heure présente. Mais pour l'avenir, personne ne peut dire ce qu'elle coûtera.

---

(1) Nous avons vu, à ce sujet, préconiser récemment la remise en état des canaux du Midi pour assurer la prospérité de la batellerie méridionale. Essayons de préciser l'équilibre économique d'une proposition de ce genre.

Les transports par eau sont assurés en France par 14.000 péniches environ. Les transports sur les canaux du Midi représentent 2 p. 100 du tonnage transporté; les péniches qui y circulent sont petites, mais par contre on y trouve un nombre relativement important d'automotrices; aussi peut-on, sans trop de chance d'erreur, fixer par hypothèse à  $14.000 \times 0,02$ , soit environ 300 le nombre de péniches circulant sur ces canaux.

Supposons maintenant que chaque péniche fasse vivre, ou doive faire vivre une famille, ne sera-t-on pas tenté de conclure qu'il serait plus économique pour l'Etat de faire à chacun des 300 chefs de famille intéressés une honorable rente viagère, que de remettre en leur faveur les canaux du Midi en état de navigabilité complète ?

Nous ne voudrions pas, cependant, pousser notre critique jusqu'au paradoxe. Il est évident que l'on serait fondé à attendre de cette remise en état une augmentation de trafic; mais il est d'autant plus difficile de croire que cette augmentation rendrait l'opération payante, que le trafic nouveau serait, du moins en partie, enlevé à d'autres moyens de transport, dont le déficit à la charge de l'Etat se trouverait ainsi accru.

### III

## POURQUOI LES TRANSPORTS COÛTENT.

Au premier rang des causes de cette situation on serait tenté de placer la crise économique. Ce serait une erreur. Au point de vue des finances publiques, duquel nous nous sommes placés, la crise n'exerce qu'une influence localisée. Elle n'augmente pas les dépenses des routes, des canaux ou des ports; elle les réduirait plutôt, dans la mesure où elle s'accompagne d'une baisse des prix, si l'exécution de travaux publics n'était pas d'autre part un des palliatifs employés. Elle n'influe pas non plus sur la part des dépenses de construction de lignes nouvelles qui est à la charge de l'Etat; au surplus, nous pouvons espérer que ce chapitre de dépenses est en voie d'extinction. Elle se répercute seulement, en définitive, sur cet élément des dépenses publiques qui est représenté par la charge (contractuellement provisoire) des emprunts contractés pour couvrir le déficit du fonds commun.

La source principale des dépenses supportées par la puissance publique nous paraît être plutôt dans l'anarchie qui règne dans le service des transports et dans la concurrence que les divers moyens de transport se font entre eux.

Nous ne voudrions pas, à cet égard, reprendre des considérations déjà cent fois développées; il nous paraît cependant nécessaire de faire un bref retour en arrière.

Lorsque les chemins de fer sont apparus, ils ont réalisé immédiatement un tel progrès économique, que toute concurrence a disparu devant eux. Nos routes se sont vidées de tous les transports de bout en bout, pour ne plus servir qu'à la collecte et à la distribution des transports assurés par le chemin de fer. Pendant quatre-vingts ans la vie économique du pays a reposé sur notre organisation ferroviaire.

Les trop longues victoires ont leurs dangers. Peut-être, dans ces quatre-vingts ans d'euphorie commerciale, mais non d'euphorie financière, nos réseaux ont-ils perdu quelque peu le sens et le fond de la lutte. Ce qui est plus certain et plus grave, c'est que du consentement de tous et dans l'intérêt général, l'exploitation technique et commerciale des chemins de fer a été placée sous un régime qui postulait la perpétuité du monopole de fait. Nous nous expliquons :

Le chemin de fer est un outil de grande puissance, mais qui coûte cher : cher à créer, cher à entretenir, cher à faire fonctionner. Pour les transports par masses et pour les transports à grande distance, son exploitation est prodigieusement économique. Mais cet engin de grande puissance n'est pas fait pour les transports de détail; dans une conférence au Congrès du génie civil, à laquelle nous aurons plus d'une fois l'occasion de nous reporter, M. JAVARY en a donné la raison technique : l'utilisation ambulante du travail produit par la vapeur se prête mal au fractionnement.

Pendant les avantages du chemin de fer étaient tels, le progrès économique qu'il introduisait dans les régions desservies était si éclatant qu'on s'efforça de diffuser ces avantages sur l'ensemble du territoire. De là la création d'un réseau très dense de petites lignes, toutes déficitaires en elles-mêmes, quelques-unes, il est vrai, défendables

par l'apport de trafic dont elles faisaient bénéficier les grandes lignes, mais dont la véritable justification n'était pas économique, mais politique, ou, si l'on veut, nationale.

La conséquence en a été qu'avant la guerre (1913), à une époque où la question de la concurrence automobile ne se posait pas encore, sur le P. L. M., l'un des deux plus prospères et le plus grand de nos réseaux, sur 9.865 kilomètres de lignes en exploitation, 2.663 kilomètres seulement procuraient des bénéfices, les 7.002 kilomètres restants présentaient une insuffisance de recettes (1).

Au point de vue commercial, la tarification s'est établie, elle aussi, sur une base sociale plutôt qu'économique. Assuré de tous les transports, le chemin de fer n'a pas cherché l'équilibre de ses recettes et de ses dépenses dans l'institution de tarifs adaptés aux prix de revient des transports effectués. On a recherché avant tout la « valeur du transport », c'est-à-dire, pour les marchandises, la plus-value acquise du fait de ce transport, et, selon une formule brutale, on a fait rendre à la marchandise ce qu'elle pouvait donner. Or, non pas toujours, mais normalement, la valeur du transport croît avec la valeur de la marchandise elle-même; on vit donc se créer des tarifs extrêmement élevés pour certaines catégories de transport. Et la « marge » de recettes ainsi dégagée permit, au contraire, de fixer des prix de transport extrêmement bas pour d'autres catégories de marchandises. La théorie du « prix de revient partiel » ou « de la tonne en sus », dont la base est dans cette observation indiscutable qu'une unité ajoutée à un courant de transport n'entraîne que des frais supplémentaires infimes, permet de descendre presque jusqu'à zéro. Cette politique était socialement bienfaisante, car elle assurait les prix les plus bas aux objets de première nécessité. On en arriva au point qu'il y a quelques années, sur le réseau de l'Etat par exemple, le tarif de la tonne kilométrique s'échelonnait de 0 fr. 05 à 24 francs. Il est bien évident que si certains transports coûtent plus que d'autres, s'il est plus économique de transporter du grain que du bétail sur pied ou du charbon que de l'or en barres, l'écart des prix de revient n'est cependant pas, dans les cas les plus extrêmes, de 1 à 480.

Ajoutons que, tant au point de vue technique qu'au point de vue commercial, les chemins de fer ont été ensermés dans un lacs d'obligations réglementaires ou contractuelles qui leur retirait, en fait, à peu près toute liberté de manœuvre. Et très justement d'ailleurs, car le public devait être protégé contre les abus du monopole.

Nous disons qu'un tel état de choses reposait sur le monopole de fait et en postulait la perpétuité; on le vit bien lorsque ce monopole fût battu en brèche par l'automobile.

L'automobile, elle, libre de toute entrave, ne connaît que la règle commerciale du prix de revient. Il est douteux que, dans l'ensemble, le prix de vient de l'automobile soit inférieur à celui du chemin de fer; mais il est très inférieur aux tarifs élevés applicables aux marchandises des classes supérieures. Les bons transports de marchandises, ceux qui payaient beaucoup, ceux qui équilibraient les tarifs faibles, ont été écrémés par l'automobile. De même l'avion. Bien certainement, les prix de revient de l'avion sont plus élevés que ceux du chemin de fer; cependant les voyageurs de luxe ont été attirés. Aussi, M. DAUTRY pouvait-il écrire dans une étude récente :

---

(1) Renseignement extrait du rapport de M. TINGUY DU POUET sur le budget des conventions 1932.

« La clientèle productive échappe chaque jour davantage, mais la clientèle coûteuse reste : le réseau perd les colis de messagerie de Rouen à Paris, la cargaison de cuirs et de coton du Havre, le voyageur et l'or de Londres, les visiteurs français et étrangers de l'Exposition coloniale, mais il garde le colis de Cancale à Barcelonnette, les voyageurs d'Auteuil et d'Asnières, l'obligation de transporter 50.000 Parisiens le même jour à la mer, et d'évacuer immédiatement les houilles importées à Rouen, lorsque la Seine, qui en a ordinairement la mission et le profit, gèle ou déborde. »

La simple apparition d'un moyen de transport libre à côté du chemin de fer réglementé a donc détruit l'équilibre économique des tarifs et l'équilibre financier de l'exploitation.

Elle les a détruits d'autant plus facilement que le chemin de fer n'avait pas la possibilité légale de renoncer à l'exploitation des lignes déficitaires, ni même de la simplifier, pour réduire ses pertes et concentrer ses efforts. Et dès le 13 avril 1931, M. Albert MAHIEU écrivait (« *Le Matin* ») :

« A quoi bon faire circuler des trains avec leur mécanicien, leur chauffeur, leur chef de train, leur garde-frein, le postier et, par accident, quelques rares voyageurs qui viennent distraire le chef de gare, sa femme et son homme d'équipe de la longue patience que leur impose la faiblesse de plus en plus grande du trafic ? »

Qu'on nous permette d'ajouter que, là comme ailleurs, l'ingéniosité des inventeurs est venue jouer son rôle temporairement néfaste. On sait d'où vient la crise de la marine marchande : un tonnage accru 50 p. 100 par rapport à l'avant-guerre, mais d'un rendement accru de 80 p. 100, se partage des transports réduits de 25 p. 100. Le progrès technique se poursuit, en effet, dans une double voie : l'amélioration du rendement des moyens de transport, et la suppression des transports inutiles : le train de 1.500 à 2.000 tonnes remplace celui de 400 à 500; l'automoteur, la péniche à chevaux; le camion accroît son tonnage et sa vitesse; mais la centrale électrique vient s'installer sur le carreau de la mine de houille, et un fil de cuivre remplace les trains de 50 wagons. Le déséquilibre entre les moyens de transport et la masse à transporter crée la crise; mais la crise aggrave le déséquilibre, car chaque moyen de transport, pour récupérer du trafic, améliore sa productivité, perfectionne son outillage, progresse enfin pour le plus grand bien du monde de demain revenu — espérons-le — à l'équilibre, mais pour le grand tracas des hommes d'aujourd'hui.

Pour le grand tracas notamment des Ministres des Finances puisque, par un nouvel aspect paradoxal de la situation, c'est, revenons-y, aux dépens des finances publiques que les lutteurs s'exercent. C'est aux frais immédiats du Trésor que les chemins de fer améliorent leurs voies et leur matériel pour augmenter la vitesse, réduisent les tarifs pour conserver du trafic, maintiennent, malgré eux d'ailleurs, d'un bout à l'autre de la France, des lignes parodiques et coûteuses. C'est aux frais du budget que les marinières voudraient ouvrir le canal du Nord et détruisent les berges avec leurs automotrices. C'est aux frais du budget que l'automobile met en circulation, sur des routes dont le tracé, ni le sol n'ont été faits pour cela, des engins de plus en plus lourds et de plus en plus rapides. C'est, on le sait trop, aux frais des contribuables que les Compagnies de navigation aérienne assurent une exploitation où les recettes du trafic représentent une fraction infime des dépenses.

Le service des transports nationaux en est ainsi venu à un état véritablement paradoxal, dont nous nous permettrons de donner quelques exemples :

1° La ligne de Saint-Jean-d'Angély à Taillebourg, d'une longueur de 19 kilomètres, a une recette annuelle de 117.000 francs, avec une fréquentation de 24 voyageurs et un tonnage P. V. de 7 T. 5 en moyenne par jour. Or, la dépense d'exploitation par kilomètre de ligne est de 30.000 francs par an environ. Si l'on y ajoute les charges de capital, on est amené à conclure qu'une telle ligne entraîne des dépenses qui sont peut-être 7 ou 8 fois plus élevées que les recettes qu'elle procure.

2° Plus frappante encore est la situation sur certains canaux. M. RICHEMOND, dans le rapport qu'il a présenté au Conseil national économique en 1926, sur les voies navigables, a fait observer que : « par tonne de marchandises transportée » à la distance d'un kilomètre, la dépense de personnel et d'entretien courant supportée par l'Etat atteint, sur le Cher canalisé, 25 fr. 49, sur le Loir, 33 fr. 29, sur le canal de Marans à la Rochelle, 34 fr. 74, et sur le canal de la Dives et du Thouet, 64 fr. ». Le fret moyen de transport par péniche étant de l'ordre de 20 centimes, on s'aperçoit que les dépenses supportées par le budget de l'Etat (sans tenir compte des frais d'établissement), sont de 100, 200 ou 300 fois plus élevées que le fret encaissé par le transporteur.

Sans doute, le décret-loi du 28 décembre 1926 a-t-il déclassé un certain nombre de petits canaux ou de tronçons de rivières inutilisés, mais la situation de l'ensemble des voies d'eau ne s'est pas sensiblement modifiée.

En effet, la statistique des voies navigables indique que, sur un total de 9.900 kilomètres de voies navigables, le groupe des « voies principales », représentant 6.450 kilomètres, assure à lui seul 98 p. 100 des transports, tandis que les 3.450 kilomètres restants, constituant les « voies secondaires », n'en transportent que 2 p. 100.

Les voies secondaires, qui sont toutes concentrées dans l'ouest et le midi, coûtent à l'Etat 20 millions par an environ, c'est-à-dire une somme à peu près égale à la valeur totale du fret encaissé par les transporteurs sur ces voies. Si l'on voulait donc décharger l'Etat de cette subvention, il faudrait d'ores et déjà doubler le fret sur ces canaux.

#### IV

### LES CONSÉQUENCES NATIONALES DE LA SUPERPOSITION DES MOYENS DE TRANSPORT.

Nous avons décrit la situation actuelle qui grève lourdement les finances publiques sans assurer la prospérité des transporteurs.

Du point de vue de l'économie politique théorique, on peut du moins se demander si cette situation n'est pas favorable, en définitive, à la prospérité nationale. La superposition des moyens de transport et la concurrence qu'elle produit entre eux conduisent, en effet, à des transports plus faciles, plus rapides, moins onéreux pour l'usager; elle augmente le volume général des échanges économiques et favorise le développement du commerce national.

C'est un point de vue qui pourrait être examiné dans un pays où les finances publiques seraient pléthoriques. Encore, dans ce cas, faudrait-il se demander si la superposition des transports n'entraînerait pas plus d'inconvénients que d'avantages. Chacun se félicite de l'abaissement des prix de transport, mais chacun aussi proteste contre l'augmentation des impôts. Pour être moins directe et moins facile à localiser, l'incidence des impôts sur les prix n'est pas moins certaine que celle des transports. Il y aurait une balance à faire, et nous ne sommes pas certains qu'en définitive, on ne serait pas amené à penser que la collectivité paye trop cher le progrès technique des transports. Mais, dans la situation actuelle des finances publiques, il semble que la question ne puisse même pas se poser.

Ce serait, d'ailleurs, par un véritable abus de langage qu'on parlerait ici des avantages de la liberté économique ou de libre concurrence. Il y aurait libre concurrence, si les divers moyens de transports soutenaient à leurs frais une lutte d'organisation dont l'usager serait le bénéficiaire. Il n'y a pas libre concurrence dans un régime où la charge de la lutte pèse en grande partie sur les finances publiques, pas plus qu'un exercice où deux boxeurs cognent sur un *punching-ball* ne pourrait être qualifié *match de boxe*. Il n'y a pas libre concurrence quand l'un des antagonistes n'est libre ni de son exploitation technique ni de ses prix. Le régime actuel n'est pas le fruit de la liberté, mais de l'anarchie. Son maintien ne peut avoir pour conséquence, en fait, qu'un accroissement démesuré du déficit des réseaux réduits aux transports improductifs, et à la ruine des finances publiques.

A l'impossibilité purement fiscale de laisser s'effondrer notre système ferroviaire, s'ajoute d'ailleurs une impossibilité d'ordre plus général, soit financière, soit sociale.

Au premier de ces points de vue, il est difficile de mesurer l'effet fâcheux que la situation critique de nos chemins de fer a déjà eu sur la prospérité nationale. Le malaise, l'inquiétude provoqués par le désarroi d'une industrie si étroitement liée à l'Etat, le sentiment de l'inaction ou du moins de l'impuissance des pouvoirs publics en face d'une situation qui ne pouvait aller qu'en s'aggravant rapidement, sont, pensons-nous, un des facteurs les plus sérieux des difficultés de l'heure. Pour nous en tenir aux problèmes actuellement posés, ne voit-on pas quelles répercussions redoutables l'existence d'une éventualité d'emprunt de près de 10 milliards peut avoir sur le marché des capitaux, sur le crédit commercial ou sur le crédit public ?

D'autre part, les chemins de fer représentent un bloc de 450.000 employés en activité, et si l'on tient compte de leurs familles, et aussi des retraites, ce sont environ deux millions de personnes qui vivent de la prospérité ou tout au moins de l'équilibre des chemins de fer.

Ils représentent enfin un capital engagé d'environ 70 milliards représenté presque entièrement par des obligations dont la diffusion est extrême, puisqu'elles constituent depuis 80 ans, un des placements types de l'épargne.

C'est dire qu'au double point de vue humain et financier, les chemins de fer sont de beaucoup, en France, ce qui, après l'Etat, importe le plus au sort du pays.

Il est donc impossible de laisser périlcliter ou même couler un organisme aussi important, et l'on peut dire qu'une meilleure organisation des transports publics n'est pas seulement un problème d'ordre budgétaire, c'est un problème qui conditionne, dans un avenir peut-être prochain, la vie ou la mort même du pays.

## DEUXIÈME PARTIE.

### LÉGISLATION ÉTRANGÈRE.

La concurrence entre les différents moyens de transport, et surtout entre le rail et la route, s'étant manifestée dans presque tous les pays, il est intéressant de connaître les solutions qui ont été adoptées ou proposées dans certains d'entre eux.

Nous donnerons donc quelques indications sur les mesures déjà prises par la Belgique, l'Allemagne, l'Italie, l'Autriche, la Hongrie, la Tchécoslovaquie, la Grande-Bretagne, au Maroc et en Tunisie, et sur celles qui sont en cours d'élaboration aux Etats-Unis, au Canada et en Espagne. Nous terminerons par la Suisse où un accord vient d'intervenir entre les chemins de fer fédéraux et les transporteurs par automobiles et qui pose les bases d'une répartition du trafic entre le rail et la route.

#### 1° BELGIQUE.

Le Gouvernement s'est préoccupé de bonne heure de réglementer les transports commerciaux par automobiles.

Le premier acte a été la loi du 15 septembre 1924 soumettant au régime de la concession tout service régulier de transport de voyageurs par autobus ou auto-cars. La concession était subordonnée à l'avis préalable de la Société des Chemins de fer qui avait droit à une indemnité dans le cas où la ligne concédée lui portait préjudice, mais en raison de la définition des « services réguliers » un grand nombre de transports échappaient à la loi.

La loi du 21 mars 1932 a repris la question et soumis à autorisation tous les services publics temporaires ou permanents de transports de personnes par véhicules ne circulant pas sur rails, et du fait de la définition donnée par la loi ne sont en dehors de la réglementation que « les services organisés par un employeur à l'usage exclusif de son personnel ou de sa famille » et « les services organisés à l'occasion d'événements imprévus ou pour suppléer à l'insuffisance momentanée ou à la suspension provisoire ou accidentelle de services publics de transports ».

Les autorisations qui ne peuvent excéder une durée de vingt années sont accordées par des autorités différentes suivant que le service est

temporaire ou permanent et, dans ce dernier cas, suivant qu'il s'étend sur le territoire d'une commune ou d'une province; l'autorisation doit émaner du roi quand les services débordent le territoire de la province. L'enquête préalable doit porter notamment sur l'utilité, l'itinéraire et le taux des tarifs.

La Société nationale des Chemins de fer belges se voit accorder des avantages particuliers; elle est autorisée formellement à établir et exploiter des services de transports automobiles sur route ou à prendre des intérêts dans de pareils services; elle est dispensée elle-même en fait de la procédure de l'adjudication publique pour obtenir l'autorisation de créer une ligne déterminée. La loi non seulement interdit l'organisation de services pouvant concurrencer les siens, et en particulier l'établissement de lignes d'autobus saisonnières parallèles à la voie ferrée dont la concurrence est, à certaines époques de l'année, particulièrement à redouter, mais elle prévoit que toute infraction peut donner lieu, de la part du contrevenant, à une indemnité au profit de la Société nationale et des entreprises régulièrement autorisées.

Enfin, les autorisations accordées peuvent comporter de la part des exploitants des services publics permanents et au profit des collectivités dont le territoire est emprunté (Etat, provinces, communes), des redevances kilométriques proportionnelles au parcours effectué sur leur territoire; l'Etat peut en outre stipuler le cas échéant une redevance spéciale au profit de la Société nationale des Chemins de fer belges et de la Société nationale des Chemins de fer vicinaux.

Si cette législation *laisse en dehors de son champ d'application les services de transports de marchandises*, elle est conçue en vue d'assurer au chemin de fer, pour le trafic voyageurs, non seulement une protection mais un véritable droit de préférence.

## 2° ALLEMAGNE.

Les transports sur route présentent en Allemagne une très grande importance. La longueur des lignes exploitées par des services réguliers de voyageurs et de marchandises était à la fin de 1931 de 63.892 kilomètres, dépassant la longueur totale du réseau de la Reichsbahn. Une réglementation étroite de ces transports a été réalisée par le décret-loi du 6 octobre 1931.

En ce qui concerne *les services de transport de voyageurs*, une autorisation est nécessaire pour la création de tout service régulier; les entreprises existantes sont consultées préalablement à l'autorisation qui n'est accordée, et encore à titre temporaire, que si l'entreprise n'est pas contraire à l'intérêt public; les horaires et les tarifs — ces derniers pouvant être réglementés par l'acte d'autorisation — sont soumis à une publication. L'assurance est obligatoire.

En ce qui concerne *les services de transport de marchandises*, est soumis à autorisation tout service effectué pour le compte d'un tiers, à une distance dépassant 50 kilomètres. L'autorisation est là aussi conditionnée par une consultation des services existants et l'intérêt public. Les tarifs sont fixés par le Ministère des Transports, uniformément pour le Reich tout entier. Tout transport à un prix inférieur au tarif est interdit; l'assurance est obligatoire également. Des sanctions sont édictées en cas de contravention.

Ce décret-loi ne s'applique d'ailleurs pas à la Reichsbahn, qui a le

droit d'effectuer des transports sur route, soit d'accord avec la Poste, ce qui est le cas des services de voyageurs, soit seule, ce qui est le cas du trafic marchandises. Dans l'ensemble, le service est ainsi assuré sur 205 lignes d'une longueur totale de 4.586 kilomètres. Pour le trafic voyageurs, une augmentation de 26 p. 100 a été constatée dans le premier semestre de 1932.

Malgré cette réglementation — et les faveurs accordées à la Reichsbahn — celle-ci estime qu'elle est insuffisamment protégée contre la concurrence des services automobiles et un projet a été élaboré pour lui donner le monopole des transports commerciaux.

### 3° ITALIE.

En 1928, une commission a été instituée en vue de résoudre les questions relatives à la concurrence que les services automobiles de grand tourisme faisaient aux chemins de fer de l'Etat.

*Aucune réglementation directement applicable aux transports sur route des voyageurs ou des marchandises n'est encore intervenue;* mais en revanche des facilités spéciales ont été accordées aux chemins de fer pour leur permettre de lutter efficacement contre l'automobile.

Tout d'abord, en exécution d'un décret du 13 mai 1929, l'Administration des chemins de fer a créé, au mois de juin 1929, une Compagnie auxiliaire dite « L'Institut national des Transports », dont le capital, qui est de 28 millions de liras, a été souscrit pour les 7/10 par l'Administration des Chemins de fer elle-même. La nouvelle société a pour objet de procurer du trafic aux chemins de fer et d'offrir aux expéditeurs des facilités spéciales, en contribuant à l'exploitation de tous les services accessoires et complémentaires du chemin de fer, de façon à concurrencer les entreprises automobiles existantes, à moins que ces entreprises ne s'entendent avec la société auxiliaire.

Ensuite un décret du 31 décembre 1931 a autorisé le remplacement, partiel ou total, de services de chemins de fer par des services automobiles. L'exploitation de ces services peut être confiée à l'Administration des chemins de fer de l'Etat ou à l'industrie privée, mais sur les lignes qui lui sont concédées, l'Administration a le monopole du service.

### 4° AUTRICHE.

L'exploitation des lignes automobiles est soumise aux dispositions de la loi du 3 octobre 1931 qui a institué *le régime de la concession pour les services de voyageurs et de marchandises* : concession temporaire d'une durée maxima de vingt-cinq années, jugée suffisante pour permettre à l'entreprise d'amortir le capital investi dans l'affaire. Les syndicats professionnels sont obligatoirement entendus au cours des enquêtes sur les demandes en concession. La poste et les chemins de fer ont un droit de priorité.

De nombreuses mesures sont prévues pour la protection des intérêts du public : les prix, les conditions des expéditions, les horaires doivent être approuvés par l'autorité concédante et sont publiés; il est interdit à l'entrepreneur de consentir à un expéditeur des avan-

tages qui ne sont pas accordés à tout autre se trouvant dans les mêmes conditions.

Les infractions sont passibles d'amendes très élevées.

La loi, pour ménager les situations acquises, a prévu des dispositions transitoires; elle facilite la procédure des demandes de concession pour les entreprises existantes, et la poste ni le chemin de fer ne peuvent exercer à leur encontre leur droit de préférence.

## 5° HONGRIE.

Une loi, votée en 1930, fixe le statut des entreprises de transport public de voyageurs et de marchandises, pour tout service régulier ou non, et s'applique même aux entreprises assurant le transport des voyageurs par location de véhicules.

Les services réguliers sont créés par vote de concession, l'autorité concédante étant soit l'Etat, soit la municipalité suivant l'étendue de la ligne. La concession — d'une durée maxima de dix ans — n'est accordée que si le service répond à un besoin réel et ne fait pas une concurrence nuisible aux entreprises déjà existantes, qu'il s'agisse des chemins de fer, des services de navigation ou de services automobiles. Un droit de priorité est accordé aux chemins de fer, aux services de navigation, à l'administration des postes ou à leurs filiales. Il est même prévu qu'une concession peut être retirée, sauf indemnité, si une ligne de chemin de fer desservant le même parcours vient à être ouverte au public.

Le cahier des charges de la concession règle minutieusement le service, imposant par exemple l'emploi de véhicules construits par l'industrie nationale, fixe les horaires et les tarifs, le montant de la redevance spéciale due pour l'entretien des routes, et impose éventuellement l'obligation de transporter le courrier postal.

## 6° TCHÉCOSLOVAQUIE.

En 1928, les chemins de fer de l'Etat tchécoslovaque ont commencé à utiliser des automobiles et dès la fin de 1932 cette exploitation directe comprenait 134 lignes totalisant plus de 4.000 kilomètres. Malgré cette utilisation intensive des services routiers par l'Administration qui effectuait nombre de transports combinés, la nécessité de protéger les chemins de fer contre la concurrence a fait adopter, en décembre 1932, une loi dont les caractéristiques essentielles sont les suivantes :

Les services publics de transports automobiles de voyageurs ou de marchandises sont soumis au régime de la concession; concession qui n'est accordée, si les besoins du public l'exigent et si l'état des routes le permet, que dans le cas où l'Administration des Chemins de fer de l'Etat n'use pas du droit qui lui est reconnu par priorité d'exploiter les mêmes services.

Le régime fiscal est le même que pour la voie ferrée pour les voyageurs et sensiblement inférieur pour les marchandises.

## 7° GRANDE-BRETAGNE.

La concurrence entre le rail et la route est particulièrement intense en Grande-Bretagne. Des raisons d'ordre géographique et administratif expliquent le développement de l'automobile : d'une part, s'agissant d'une île au territoire relativement peu étendu, les grands centres industriels sont peu éloignés les uns des autres et à proximité des ports, les trajets, tant pour le trafic d'exportation que d'importation, ne nécessitent dans pas de longs parcours; d'autre part, les chemins de fer créés par des entreprises privées ont investi des capitaux considérables exigeant pour leur rémunération des tarifs très élevés. L'automobile trouvant les conditions d'emploi les plus favorables, les routes sont parcourues incessamment, en dehors de nombreuses voitures particulières, par des autocars chargés de touristes et de véritables trains de camions, si bien que pour la circulation de nuit des systèmes lumineux à plusieurs feux ont dû être installés aux croisements les plus importants. L'horaire des services automobiles permet de constater qu'on peut parcourir toute la Grande-Bretagne en autocars, même pour les plus longs trajets, par exemple de Londres à Glasgow ou à Edimbourg. Pour le trafic des marchandises seulement, on ne compte pas moins de 3.700 entreprises possédant 50.000 camions et occupant 150.000 ouvriers, conducteurs ou mécaniciens.

C'est donc sous le coup d'une impérieuse nécessité que sont intervenues des mesures législatives.

En premier lieu, le « *Railway Road Bill de 1928* » donna aux compagnies de chemins de fer le droit d'effectuer des transports automobiles, ce qui fut fait, soit directement, soit sous la forme de contrats avec les transporteurs, ou de participations financières dans les plus importantes entreprises. Le résultat le plus immédiat a été de permettre aux compagnies de chemins de fer, grâce à des services de substitution, de supprimer ou tout au moins de fermer au trafic voyageur un grand nombre de gares.

En second lieu, un véritable code des transports routiers a été institué par le « *Road traffic act* » du 1<sup>er</sup> août 1930. En dehors de règles générales s'appliquant à tout véhicule automobile (concernant la construction, le permis de conduire, la limitation de la vitesse, l'assurance obligatoire), il subordonne à une autorisation l'exploitation des services de transport en commun de voyageurs. Depuis le 1<sup>er</sup> avril 1931, les entrepreneurs sont tenus de demander une licence pour chaque autocar à mettre en service. Pour l'examen des demandes, le territoire est divisé en treize zones de trafic, placées chacune sous l'autorité de trois commissaires à la circulation. La licence n'est délivrée qu'après une instruction prenant en considération l'état des routes et les besoins de la région, en vue d'éliminer les services inutiles, en tenant compte de tous les modes de transport déjà existants, y compris les chemins de fer.

Mais le trafic des marchandises restait en dehors de ces mesures de coordination. La concurrence que les camions faisaient aux chemins de fer s'accroissant sans cesse, un comité a été créé en mars 1932, comprenant, sous la présidence de M. Arthur SALTER, ancien directeur de la section économique et financière de la Société des Nations, des représentants, en nombre égal, des compagnies de chemins de fer et des transporteurs sur route. Le rapport du comité

SALTER a été publié à la fin de 1932 et, le 7 avril 1933, le Ministre des Transports a présenté à la Chambre des Communes, en conformité des conclusions du rapport, un projet de loi tendant à réglementer les transports : *Road and Rail Traffic Bill*.

Ce projet comporte trois parties :

La première partie du bill contient un projet de licences et de réglementation des véhicules automobiles pour marchandises. La clause I prévoit que toute personne qui utilisera un véhicule pour le transport des marchandises sur route et fera le camionnage, soit de ses propres marchandises, soit des marchandises qui lui seront confiées, devra être munie d'une licence l'autorisant à le faire, licence délivrée par le président des « Traffic Commissionners » de chacune des zones prévues au Road Traffic Act de 1930. Les autres clauses prévoient trois types de licence : celle du transporteur public valable pour deux ans, celle du transporteur occasionnel valable pour un an, et celle du transporteur privé d'une durée de trois ans. Sont dispensés de toute licence les voitures de nettoyage et d'entretien des routes, les ambulances et les véhicules agricoles employés par les agriculteurs pour le transport des produits de la terre. L'octroi de toutes les licences est subordonné aux conditions suivantes : les véhicules devront être maintenus en bonne condition de service; les véhicules qui bénéficieront de la licence devront se conformer aux limites de poids et de vitesse prévues; les conducteurs de véhicules devront respecter les prescriptions de la section 19 du Road Traffic Act de 1930 en ce qui concerne les heures de service; des procès-verbaux des voyages et des heures de travail devront être strictement tenus, sauf si la nature même de l'entreprise s'y oppose. La clause 13 institue un tribunal d'appel chargé de résoudre les litiges relatifs à la délivrance ou au refus des licences. Il sera composé de trois membres, y compris un président versé dans la science du droit.

Dans la deuxième partie, une clause autorise, malgré les prescriptions du Railways Act de 1921, une compagnie de chemin de fer à accorder des tarifs spéciaux à tout commerçant, après approbation du Tribunal des tarifs. Tout commerçant qui estime qu'un tarif ainsi accordé est préjudiciable à ses intérêts peut être admis à s'opposer à l'octroi de ce tarif et peut, à n'importe quel moment, après l'expiration de la première année, demander au Tribunal de retirer son approbation. La clause 31 libère les compagnies de chemins de fer de l'obligation d'obtenir le consentement préalable du Tribunal des tarifs avant de mettre en vigueur un tarif exceptionnel. Les autres clauses de la deuxième partie du bill prévoient des allègements à certaines obligations imposées aux chemins de fer et qui ne semblent plus correspondre aux exigences du service. Parmi ces clauses figurent des modifications relatives aux passages à niveau, aux rapports sur les accidents.

La troisième partie du projet prévoit la création d'un « Transport Advisory Council », chargé de renseigner le Ministre des Transports sur les divers moyens et les facilités de transport, leur coordination, leur amélioration et leur développement. Le Conseil comprendra des représentants des autorités locales de toutes les catégories d'usagers des chemins de fer, des canaux, du cabotage, des docks, des représentants des intérêts du travail, du commerce et de l'agriculture.

## 8° MAROC ET TUNISIE.

Du fait de l'existence d'un admirable réseau routier, les transports automobiles se sont considérablement développés au Maroc. Il en est résulté une concurrence aiguë entre les chemins de fer et les transports automobiles, entre les divers services d'automobiles, enfin entre les transports publics et les voitures particulières, se traduisant par une véritable guerre de tarifs.

L'administration avait dès 1922 subventionné la principale société : la Compagnie générale des Transports et du Tourisme du Maroc, pour la création de tout un réseau de lignes d'autocars. Des accords ont été passés entre cette Compagnie et les Chemins de fer du Maroc, sinon pour empêcher, du moins pour limiter la concurrence. De même, pour les marchandises, la Compagnie des chemins de fer du Maroc a essayé de conclure une entente avec les plus importantes entreprises de camionnage pour créer des transports directs de porte à porte.

A ce régime de liberté, on vient de substituer un régime de réglementation qui ne s'applique encore qu'aux services automobiles de transports en commun pour voyageurs. Chaque exploitant, en son nom et pour chacun des véhicules mis en service, doit obtenir une autorisation qui est donnée par une « commission des transports » dont la décision peut être déferée à une commission d'appel. Le même organisme a qualité pour retirer autorisation, retrait n'ouvrant en aucun cas droit à indemnité.

Les conditions d'agrément des transporteurs et d'autorisation des véhicules, du retrait de l'agrément et de l'autorisation sont déterminées par arrêtés viziriels.

En Tunisie, la création des lignes de transports automobiles est soumise à un régime d'autorisation préalable très proche de la concession et l'exploitation au contrôle de l'Etat.

## 9° ÉTATS-UNIS.

En raison du nombre considérable d'automobiles en circulation aux Etats-Unis : plus de 25 millions dont près de 3 millions et demi de camions, on évalue à des chiffres élevés les pertes que la concurrence automobile fait subir aux chemins de fer.

Dans un discours du 17 septembre 1932, le président ROOSEVELT a signalé les difficultés sérieuses auxquelles doivent faire face en conséquence les chemins de fer américains. Difficultés dues, d'une part, à des causes financières, d'autre part, à un déséquilibre résultant de la construction de centaines de milliers de milles de routes absolument parallèles aux lignes de chemin de fer. Ces routes sont utilisées par des véhicules faisant du commerce inter-Etats qui transportent à des tarifs, inférieurs à ceux des chemins de fer, voyageurs et marchandises.

Le président estimait que cette concurrence ruineuse devait cesser, les transports routiers placés sous le même contrôle fédéral que les transports par fer et proposait une réglementation par « l'Interstate Commerce Commission ».

Pendant aucune mesure limitant spécialement le trafic routier

n'est encore intervenue. Le 18 avril 1932, l'« Interstate Commerce Commission » a publié ses conclusions sur le problème; elle recommande une réglementation fédérale des transports par autobus et le système des licences pour les camions.

Ce sont les chemins de fer qui ont pris l'initiative de lutter contre l'automobile en créant sur une grande échelle des services de transports automobiles qui ont été substitués dans certains cas aux lignes de chemins de fer même pour de longs parcours.

Le bill des chemins de fer, déposé le 4 mai 1932 à la Chambre des représentants, comporte l'institution d'un « Coordinateur des chemins de fer » doté de pouvoirs très étendus à l'effet de diviser rationnellement le réseau des chemins de fer américains et de contrôler les services accessoires des réseaux : participation dans les lignes aériennes et services de transports automobiles notamment.

### 10° CANADA.

Le Gouvernement canadien a chargé une commission présidée par Lord Ashfield d'étudier les problèmes posés par la concurrence du rail et de la route. Cette commission a déposé ses conclusions à la fin de 1932. Elle estime que la réglementation devrait s'inspirer des principes suivants :

1° Les tarifs et horaires devraient être rendus publics;

2° Les transporteurs de marchandises devraient être tenus d'accepter et de transporter tout ce qui leur est offert, sans établir de distinction entre les clients et les marchandises;

3° Les entrepreneurs devraient être assurés contre tous risques, y compris les risques des tiers;

4° Ils devraient tenir une comptabilité suivant des règles fixes et rendre des comptes à l'autorité publique sur des bases communes;

5° Un standard minimum devrait être fixé en ce qui concerne les conditions, l'emploi de la main-d'œuvre, y compris les taux des salaires et la durée du travail;

6° Dans l'intérêt de la sécurité publique, un certificat de bon entretien serait exigé des entrepreneurs pour tous leurs véhicules;

7° Pour préserver les routes d'une dégradation excessive, des restrictions seraient apportées à la taille et au poids des véhicules, suivant des règles variables selon le type de véhicule et la nature de la route.

La commission estime, en outre, que s'il est institué une commission mixte d'enquête pour étudier la question de la réglementation des transports automobiles, elle devra prêter « la plus sérieuse attention » à l'institution d'un système uniforme de licences (sans préjudice des licences déjà existantes pour la perception des impôts) pour tous les véhicules automobiles affectés au transport des marchandises et des voyageurs, qu'ils soient exploités par des entrepreneurs de services publics, par des entrepreneurs transportant par contrat de louage pour le compte d'autrui, ou par des particuliers transportant leurs propres marchandises.

Ces licences ne seraient accordées aux entrepreneurs publics que s'il était prouvé à l'autorité concédante que le service créé ou à créer répond bien à l'intérêt public.

## 11° ESPAGNE.

Le 17 juillet 1932, le Gouvernement espagnol, prenant conscience de l'importance que pose, pour l'économie des transports terrestres, le développement « anarchique » de l'automobile, convoqua une conférence nationale des transports terrestres. Le but de cette dernière était de déterminer les lignes générales d'un projet de statut juridique et fiscal des transports sur route, et de fixer les bases de leur coordination avec les transports par voie ferrée.

La conférence a déposé son rapport; elle a estimé que pour arriver à une coordination réelle et complète des transports, il fallait :

- 1° Modifier la législation qui régit actuellement les chemins de fer;
- 2° Etablir un statut juridique et fiscal des transports routiers;
- 3° Attribuer rationnellement le trafic;
- 4° Répartir équitablement l'impôt entre le rail et la route.

En vue de réaliser la coordination des transports, les services publics de voyageurs seront classés en *services affluents* qui comprendront tous les services en relations avec les gares de chemin de fer des districts situés loin des voies ferrées, et en *services parallèles ou concurrents* comprenant ceux dont le parcours ne sera pas supérieur de 25 p. 100 au moins pour les concessions existantes et de 30 p. 100 au plus pour aller et venir au parcours de chemin de fer.

Pour les services de marchandises on adoptera la même classification et les mêmes principes de coordination que pour les services de voyageurs, qu'il s'agisse de services affluents ou parallèles, en limitant dans ce dernier cas, la capacité de transport des véhicules dans la mesure imposée par les nécessités de la coordination et de la protection de la route.

Tous ces services feront l'objet d'une concession ou d'une autorisation selon qu'ils revêteront un caractère permanent ou temporaire.

Un droit de priorité sera reconnu aux chemins de fer dans l'exploitation des nouveaux services par route, aussi bien pour les services voyageurs que marchandises. Cet avantage comportera l'autorisation de modifier les services des trains et des gares.

## 12° SUISSE.

La loi fédérale du 2 octobre 1924 a donné à l'*Administration des Postes le droit exclusif d'assurer les services réguliers de transport des voyageurs par route*. La Direction générale des Postes accorde à cet effet deux types de concessions : concessions A d'une durée de dix ans, pour les services ordinaires, qui ne sont données qu'après consultation de diverses autorités et de l'Administration des Chemins de fer, et qui entraînent pour le concessionnaire de nombreuses obligations dont l'assurance; concessions B, valables seulement pour une année pour les transports touristiques.

*En ce qui concerne les marchandises*, la loi du 1<sup>er</sup> janvier 1933 a édicté l'assurance obligatoire, des dispositions sur la vitesse, le chargement, les dimensions des véhicules, des mesures de protection du

personnel, mais la question proprement dite de la concurrence faite au chemin de fer n'a pas été traitée. Ce sont les chemins de fer fédéraux qui, dès 1926, ont cherché à assurer une liaison du rail et de la route. Ils ont créé une filiale, la S. E. S. A., chargée de l'organisation de services complémentaires, prolongeant la voie ferrée, et de remplacemement, et de négocier des conventions de transport avec les expéditeurs de marchandises; ces services ont pris un grand développement. Cette Société a proposé la création d'une autre filiale dénommée A. S. T. O., en vue d'assurer un service d'expéditions partielles par automobiles à courtes distances, permettant de fermer les petites stations de chemins de fer au service des expéditeurs de détail, et d'étendre la zone des transports à domicile.

Les Chemins de fer fédéraux continuaient en même temps à négocier avec les entreprises de transport de marchandises par route dans l'espoir d'arriver à un accord sur le partage du trafic susceptible d'être sanctionné par un texte de loi. Ces négociations ont abouti, en mai 1923, à l'élaboration d'un avant-projet de loi fédérale contenant les dispositions les plus intéressantes pour la coordination du rail et de la route. Le nouveau régime repose sur le système de la concession et la réunion de tous les concessionnaires en une Société coopérative dans laquelle les Chemins de fer auront la moitié des droits, les transporteurs automobiles un quart et les groupements économiques le dernier quart. Ne seraient en dehors du régime que les transports personnels effectués par une entreprise pour ses propres besoins et le trafic dans les limites du territoire communal ou à des distances ne dépassant pas 10 kilomètres de parcours sur route. Sous cette réserve le projet prévoit deux types de concessions : la concession A d'une durée de 10 ans pour le transport de marchandises en général et d'animaux, la concession B pour le transport des meubles, objets de déménagement et autres marchandises pour lesquelles l'automobile offre des avantages techniques particuliers. L'octroi de la concession A, qui est limitée à certains parcours ou certaines régions, est subordonné aux besoins du trafic et au partage du trafic avec la voie ferrée dans certaines conditions. Cela conduit à incorporer dans le système le service de l'A. S. T. O. qui aura son plein épanouissement dans une zone de 10 à 30 kilomètres; d'autre part, les transports à longue distance sauf exception, retourneront au rail. Des dispositions sont prévues pour les tarifs, les transports routiers exécutés en vertu de la concession A, à la place des chemins de fer ou conjointement avec eux, étant soumis à des tarifs fixés conformément à la législation sur les chemins de fer.

Enfin, le projet organise le contrôle et un système de recours devant divers organismes pouvant aller jusqu'au tribunal administratif et au Conseil fédéral.

Des mesures transitoires sont prévues, reconnaissant un droit à indemnité aux entreprises existantes si elles ne reçoivent pas la concession A, à l'exception des entreprises fondées ou développées après le 1<sup>er</sup> janvier 1933.

De cet examen de législation étrangère, il résulte :

1° Que la réglementation, comme il était naturel, est apparue de bonne heure dans les pays où les chemins de fer ou du moins la plus grande partie du réseau, sont exploités par l'Etat ou par une société dans laquelle l'Etat a des intérêts prépondérants et que, dans ces pays la réglementation a un but très net de protection du chemin de fer

qui se voit reconnaître sinon un monopole du moins un droit de priorité pour l'organisation de services automobiles;

2° Que dans tous les pays et même en présence d'une industrie libre des chemins de fer, la nécessité de coordonner les transports dans l'intérêt général a conduit ou va conduire à un régime d'autorisation ou de concession des services automobiles qui, d'abord institué pour le transport des voyageurs, s'est étendu ou va s'étendre au trafic des marchandises;

3° Que la coordination des moyens de transport et le partage du trafic qui en est la conséquence ont été réalisés par des mesures prises d'autorité par la puissance publique, et que cette intervention est apparue comme nécessaire, même dans le cas où des ententes ont pu être préalablement conclues par les intéressés.

# TROISIÈME PARTIE.

## LES SOLUTIONS.

### I

#### LES DIFFÉRENTS POINTS DE VUE EN PRÉSENCE.

Toute organisation des transports doit concilier les intérêts des usagers et du public, du personnel, des exploitants et des contribuables. Quels sont les points de vue de tous ces intéressés ? C'est ce qu'il importe de dégager pour assurer aux réformes nécessaires l'approbation du plus grand nombre.

##### 1° Les usagers et le public.

L'usage croissant de l'automobile a apporté dans beaucoup de régions de véritables transformations de la vie et il ne saurait être question d'arrêter ou même de limiter le progrès qui en résulte. Il suffit d'avoir séjourné ou même passé dans des localités quelque peu éloignées de la voie ferrée, en montagnes par exemple, pour être assuré que l'automobile particulière et la camionnette du commerçant ou du cultivateur d'abord, les autocars et les camions des entrepreneurs de transport ensuite en ont véritablement libéré les habitants, ont fait disparaître leur isolement. Des villages, et même des bourgs importants naguère déshérités sont habitués aujourd'hui à ces facilités; à tout moment, d'autres localités réclament l'établissement de nouvelles lignes d'autobus, de nouveaux services, au même titre que l'on demandait autrefois une voie ferrée, fut-ce la modeste ligne d'intérêt local. Il est évident qu'il faut faciliter ce mieux-être par le développement en profondeur de l'automobile, incomparable moyen de pénétration; on doit mettre en état les chemins pour accroître la rapidité et l'intensité des communications, ce qui conduira au désenclavement de tous les centres habités. Le progrès est certainement dans ce sens et toute limitation du trafic routier, dans ce champ d'activité, irait directement à l'encontre du vœu des populations.

Mais le progrès n'est pas dans une folle multiplication de véhicules automobiles sur des routes à grand trafic, suivant le plus souvent le même tracé que les voies ferrées en raison des conditions tenant à

l'état des lieux qui ont amené le chemin de fer à s'établir le long des routes parcourues de tout temps par les grands courants de communication. Cette multiplication cause les plus grands dangers aux usagers de la route qui demandent à juste titre une garantie consistant en une diminution de l'intensité de la circulation, une limitation des dimensions et de la puissance des autocars et des camions. La sécurité des voyageurs transportés et la protection des expéditeurs et destinataires de marchandises appelle d'autre part des mesures spéciales touchant l'exploitation des services s'adressant au public : Contrôle technique des véhicules, garanties exigées des conducteurs, interdiction des surcharges, obligation des transporteurs de s'assurer en cas d'accidents causés aux voyageurs, aux tiers, aux chargements, seul moyen de rendre effective la responsabilité des exploitants.

Ces desiderata qui tendent à assurer aux transports par route les garanties qui sont actuellement le propre des transports par fer, se combinent avec ceux qui, inversement, tendent à un assouplissement des conditions d'exploitation des chemins de fer pour les adapter d'avantage aux nécessités commerciales, et les rapprocher ainsi de celles qui font le succès de l'automobile.

Enfin, il est presque superflu d'indiquer que le moindre prix des transports est un élément essentiel pour les voyageurs, les commerçants et les industriels, les producteurs et les consommateurs, d'ailleurs l'abaissement du prix de revient en ouvrant à un produit de nouveaux débouchés est une source de productivité nouvelle pour l'industrie des transports.

En définitive, les usagers et le public veulent la commodité et le bon marché des transports, leur régularité, leur fréquence, mais en même temps la sécurité du service et sa responsabilité effective.

## 2° Le Personnel.

Le personnel est au premier chef intéressé au problème des transports. La réorganisation appelée de tous côtés ne peut se faire sans que l'opinion des agents ouvriers ou employés des transports influe considérablement sur les pouvoirs publics. D'une part, ils sont mieux placés que quiconque pour connaître les inconvénients des méthodes actuelles d'exploitation; d'autre part, toute mesure prise pour favoriser un des moyens de transport ayant une répercussion immédiate sur l'autre et jouant à son détriment, le personnel de ce dernier cas serait la première victime.

Cette conséquence sociale des transformations apportées aux conditions d'exploitation démontre que celles-ci doivent être minutieusement préparées.

Aussi est-ce avec la plus grande attention que les organisations qualifiées, et en premier rang, la Fédération nationale des Cheminots, ont suivi le problème. Les vœux de ces organisations sont connus. Ils tendent en premier lieu à ce que la coordination des transports soit réalisée dans le plus bref délai, dans l'intérêt général et pour sauver l'avenir économique du pays. Ils tendent, en second lieu, d'un point de vue plus strictement professionnel, mais qui, à cet égard, coïncide avec l'intérêt général, à ce que les travailleurs des divers transports aient les mêmes garanties de réglementation du travail, de salaire, de protection contre les accidents, l'invalidité de la vieillesse, et toute facilité d'adaptation au régime nouveau qui pourrait être institué.

Envisagée sous cet aspect la comparaison entre le chemin de fer et

l'automobile n'est pas à l'avantage de cette dernière. Aucune des règles imposées aux agents des chemins de fer, dont les emplois touchent à la sécurité (mécaniciens, chauffeurs, aiguilleurs, agents des trains, etc.), n'a son équivalent dans les transports automobiles : visites médicales à l'embauchage et, périodiquement, production d'un casier judiciaire sans tache, âge minimum, stages d'essais, examens techniques, institution de délégués à la sécurité, etc. Sans doute il existe une réglementation générale du travail s'appliquant aux transports automobiles comme aux autres industries, mais elle n'a pas été étudiée spécialement du point de vue de la sécurité. C'est ainsi que le décret du 15 août 1930 appliquant la loi sur la journée de huit heures dans les entreprises de transport et de déménagement permet de prolonger jusqu'à douze heures la durée journalière du travail pour un conducteur d'automobiles (art. 5, 5°) si le véhicule est un poids lourd on conviendra qu'il n'est pas sans danger de laisser pendant douze heures un même homme au volant.

La sécurité des transports exige donc une extension à l'automobile de certaines règles particulières de protection du personnel. En outre, toute mesure qui aurait pour effet de répartir le trafic en reportant sur la route certains services actuellement confiés au rail, et entraînant une compression des effectifs du personnel du chemin de fer, devrait être accompagnée d'un glissement de ce personnel vers l'autre moyen de transport et nécessiterait une réadaptation professionnelle que l'intérêt saurait commander de préparer à l'avance.

### 3° Les exploitants.

Par exploitants nous n'entendons pas seulement les entrepreneurs, mais tous ceux qui ont contribué à créer et qui maintiennent en état de fonctionnement l'entreprise. En matière de chemin de fer par exemple ce sont en sus des hommes qui ont la lourde charge d'administrer les compagnies concessionnaires, tous les porteurs de titres actionnaires et obligataires. En matière de transports automobiles, c'est à côté de l'artisan qui conduit lui-même sa voiture, le constructeur qui la vend à crédit en consentant souvent des délais tels que la voiture peut être payée par les bénéfices qu'elle procure.

Les intérêts de ces exploitants sont évidents; ils tendent au maintien de la situation, aiguissent le développement normal des entreprises. Les chemins de fer et l'industrie automobile sont à ce point de vue sur un pied d'égalité, car l'importance de cette industrie est telle en France qu'elle est au moins aussi utile à la prospérité générale que celle des chemins de fer et des industries connexes (ateliers de construction, travaux publics, etc.). Le régime administratif des transports doit donc assurer les progrès de toutes les industries sans qu'il soit question de sacrifier l'une à l'autre.

### 4° Les Contribuables.

Les contribuables veulent fermement la fin d'une situation qui leur fait supporter, comme on l'a vu, les frais d'une concurrence désordonnée. Il est inadmissible que le budget de l'Etat ou des collectivités secondaires continue à supporter les charges du déficit des chemins de fer, déficit causé en partie par l'abus des transports sur route à grande distance, et en même temps les frais de réfection des routes

ou de leur aménagement de plus en plus coûteux en vue d'un trafic intense auquel les routes ne sont pas normalement destinées. On parle de la création de véritables gares routières dans certaines villes (Nice, par exemple), de l'éclairage nocturne des artères à grande circulation (route de la Corniche entre Menton et Saint-Raphaël), le tout aux frais des contribuables, et au profit cependant quasi exclusif des entreprises tirant de la route des bénéfices commerciaux.

Nous ne voulons pas dire que la signalisation et l'aménagement des routes devraient être interrompus mais cet équipement devrait être fonction du plan d'ensemble de coordination des transports de façon à ne laisser à la route que les transports pour lesquels elle est économiquement le moyen le plus apte. Dans cette mesure, mais dans cette mesure seulement, la collectivité peut donc en assumer les charges.

\*  
\*\*

Nous nous bornons pour le moment à ces indications sommaires des vœux des différents groupes d'intéressés. Il est indispensable, en effet, d'appeler les organisations qualifiées pour exprimer ces vœux, à faire connaître au Conseil économique avec plus de développement et aussi plus de force l'opinion de leurs mandants. C'est au vu du résultat de ces consultations que l'Assemblée pourra plus utilement donner ses conclusions définitives.

## II

### L'ASPECT JURIDIQUE DU PROBLÈME.

Souhaitable techniquement et économiquement, un plan de coordination des transports conduisant à une répartition du trafic est-il possible juridiquement ? Cela revient à se demander si une modification du régime actuel peut être réalisée et par quel instrument juridique ?

A l'égard des voies navigables et de la navigation aérienne la question est d'une solution facile. On sait, par exemple, que les moyens d'action dont dispose la puissance publique sur les compagnies de transport aérien sont tels que l'Etat peut imposer ses vues. D'autre part, la navigation intérieure comme le cabotage sont localisés sur des lignes déjà pourvues d'une armature administrative qui permet de compléter la réglementation existante dans toute la mesure où cela paraîtrait nécessaire pour délimiter l'activité de ces moyens de transport.

A l'égard des chemins de fer et de l'automobile, la question est plus complexe et appelle quelques développements.

#### 1° Situation juridique des chemins de fer.

Les chemins de fer, en ce qui touche ceux exploités par les compagnies concessionnaires, sont, vis-à-vis de l'Etat ou de la collectivité secondaire concédante, dans une situation contractuelle. A la vérité,

la concession n'est pas un contrat pur et simple, mais un acte de nature juridique complexe. Elle a le caractère réglementaire en tant qu'elle organise le service. La puissance publique peut modifier cette réglementation et réorganiser le service au mieux, à tout moment, dans l'intérêt général. Mais si la modification de la partie réglementaire réagit sur l'autre partie en changeant explicitement ou implicitement la situation contractuelle, le concessionnaire, qui a droit aux avantages attachés à son contrat pendant toute la durée de celui-ci, peut obtenir une indemnité sinon la résiliation. Toute modification du régime d'exploitation des voies ferrées suppose donc des négociations entre l'Etat et les compagnies pour les chemins de fer d'intérêt général, entre les départements et les sociétés exploitantes pour les chemins de fer d'intérêt local et un accord sur la nouvelle orientation du service.

Cet accord est d'autant plus nécessaire que les compagnies pourraient vraisemblablement soutenir que la concession qui a été accordée pour établir une voie ferrée d'un point à un autre peut s'entendre d'une concession du transport sur cette relation. Au cas où la voie ferrée se révélerait moins apte à assurer le service qu'une ligne d'autobus, par exemple, la compagnie pourrait alors revendiquer en quelque sorte sinon un droit absolu à l'exploitation, sur la même relation du nouveau mode de transport, du moins un droit de préférence lui permettant de passer un traité pour faire assurer par un sous-concessionnaire le service automobile. On sait, en effet, que le Conseil d'Etat a admis une extension de la concession, de même nature, lorsque s'agissant de compagnies jouissant du privilège de l'éclairage au gaz dans une commune, il leur a reconnu le droit d'assurer, par préférence, la distribution de l'électricité pour le même usage.

## 2° Situation juridique des services automobiles.

Le principe de la liberté des transports sur route est une règle de notre droit. Il découle tant de la loi des 2-17 mars 1791 sur la liberté générale du commerce et de l'industrie que de la loi du 30 mai 1851 sur la police du roulage.

Mais il n'en est ainsi qu'autant qu'il s'agit de transports ne présentant pas un caractère exceptionnel et ne faisant pas un usage anormal de la voie publique. Or les entreprises qui assurent, par la route, des services réguliers offerts au public exploitent la route pour des fins commerciales, elles en font un usage auquel la route n'est pas normalement destinée. Là se trouve le fondement juridique des pouvoirs de l'Administration vis-à-vis des services de transports automobiles. En dehors des mesures qui peuvent être prises dans l'intérêt de la circulation, les autorités chargées de la police du domaine public (préfets ou maires suivant les voies traversées) peuvent, pour des considérations tirées d'une bonne utilisation du domaine, réglementer ces services. Un décret peut donc pour l'ensemble du territoire, édicter les prescriptions que préfets ou maires peuvent établir dans le cadre départemental ou communal. Juridiquement un régime de service public peut donc être institué pour les transports publics automobiles. Il a son fondement dans le fait que la collectivité qui assume la charge de l'aménagement et de l'entretien des voies doit en assurer l'exploitation au mieux de l'intérêt général.

Quel peut être le contenu de ce régime ? De nombreuses modalités

sont possibles. La réglementation la plus souple, combinant la nécessité du régime de service public avec les avantages de l'initiative privée, est celle qui soumet les entreprises à la simple autorisation. Elle permettrait déjà de remédier à la plupart de difficultés que nous avons rencontrées. L'autorisation pourrait, en effet, être refusée pour des motifs tirés soit de la police de la circulation, soit de la police du domaine, — donc dans le premier cas si le service cause un danger ou une gêne pour la sécurité et la commodité du passage, dans le second cas si le besoin auquel le service se propose de pourvoir est déjà satisfait par les services existants, parce que, alors, la création du nouveau service ne sera pas justifiée par la bonne exploitation du domaine public. Les services existants, ce sont d'ailleurs tous les moyens de transports déjà mis à la disposition du public, services automobiles, voies ferrées, voies navigables. L'exploitation du domaine serait alors envisagée dans son ensemble, de manière à assurer la satisfaction de tous les intérêts en présence aux moindres frais pour la collectivité. Cette considération permettrait donc de tenir compte non pas seulement de la préexistence de tel service, mais des conditions dans lesquelles il fonctionne. Dans ce système l'autorisation accordée si le service répond à un besoin auquel il n'était pas encore pourvu suffisamment, serait au contraire refusée si la région ou la localité est déjà pourvue de moyens de transports satisfaisants, quels que soient ces moyens.

Un régime d'intervention plus accentué serait celui de la concession avec cahier des charges permettant d'imposer certaines mesures touchant à l'exploitation, mais la formule juridique de l'autorisation paraît devoir suffire dans la plupart des cas. L'autorisation pourrait, en effet, être subordonnée à toutes les conditions nécessaires pour garantir la bonne exécution du service : nombre, dimension, puissance des voitures affectées au service, horaires, itinéraires, tarifs, assurance obligatoire. Le service autorisé serait obligatoire pour l'exploitant, tenu, sauf cas de force majeure, d'en assurer le fonctionnement dans les conditions fixées lors de l'octroi de l'autorisation, sous peine de retrait de celle-ci.

### III

## LES BASES DE LA RÉFORME.

En abordant la partie constructive de ce travail, nous nous contenterons aujourd'hui, de jeter dans le débat quelques idées. Il ne peut être question bien entendu, de donner d'emblée des solutions définitives, même pas de tracer un plan aux contours plus ou moins arrêtés. Nous voulons seulement proposer des suggestions — qui ne sont exclusives d'aucune autre — dont le simple énoncé permettra de recueillir avec fruit les consultations auxquelles nous avons déjà fait allusion, des groupements intéressés. C'est dire que nous indiquons plutôt un simple programme d'études.

Ce qu'il importe, par-dessus tout, de mettre en lumière, c'est que la coordination des transports ne peut être regardée comme une arme dirigée contre un moyen de transport déterminé, contre l'automobile

par exemple : c'est vers une politique de collaboration qu'il faut tendre, qui fera, à l'automobile, grande industrie nationale, la large place qui lui revient en raison du développement et même des nouveaux débouchés qu'il faut lui assurer dans le cadre que délimitent ses incontestables avantages techniques.

En second lieu, on a déjà compris pourquoi nous ne nous étendions pas sur les possibilités d'un régime de liberté entière pour tous les moyens de transport. Ce régime est incompatible, il faut le reconnaître, avec leur caractère de services publics. Serait-il possible, par exemple, sans troubles graves pour l'économie nationale, d'exempter les chemins de fer de toutes les obligations qui leur sont imposées dans l'intérêt général, de les placer sur un même pied que des entreprises privées ? Admettrait-on, pour ne parler que de l'exploitation commerciale, que les chemins de fer n'acceptent que certains transports, qu'en outre, ils puissent, à tout moment, modifier leurs tarifs, maintenir les prix à un niveau modique quand ils y auraient intérêt pour lutter contre une concurrence, et les relever en tout autre circonstance ? Les tarifs varieraient alors selon les régions, suivant les saisons, ou le sens des courants de trafic. Quelles conséquences cette instabilité permanente n'entraînerait-elle pas pour toute la vie économique du pays ? Il faudrait de plus, dans cette conception, renoncer à utiliser les moyens de transport comme instruments de développement des régions naturellement les moins favorisées, à toute intervention dans le domaine social.

En troisième lieu, nous avons dit que si le principe d'une réglementation est maintenu pour certains moyens de transport — et *a priori* il paraît impossible qu'il en soit autrement, comme on vient de le voir pour les chemins de fer — il est vain d'espérer rétablir l'égalité avec les autres, notamment avec l'automobile, par le seul correctif de mesures fiscales appropriées. Ce n'est pas dire que toute fiscalité doit être rejetée. Elle pourra, en particulier, être d'une grande utilité pour faire supporter aux transports privés, c'est-à-dire à ceux qui sont effectués par des commerçants ou industriels pour les besoins de leur propre entreprise, la quote-part qui leur incombe des charges de création et d'entretien des voies publiques assurées par la collectivité. Mais sous cette réserve, sur laquelle nous reviendrons, la fiscalité ne peut pas, par elle-même, assurer une véritable coordination des transports.

En quatrième lieu, il faut aboutir à l'établissement de contrats de transports uniques, avec une seule tarification, pour les voyageurs ou les marchandises empruntant successivement plusieurs moyens de transport.

C'est donc par la force des choses que nous nous trouvons conduits vers la dernière solution : la réglementation, seul moyen efficace d'intégrer tous les moyens de transport dans un système général le mieux adapté aux besoins du public et aux ressources de la collectivité.

## 1° Aspect général de la réglementation.

L'organisation à établir doit être souple et progressive :

*Souple* en ce sens que le système des transports ne doit pas être fixé dans un cadre rigide qui, en le supposant même adapté parfaitement aux nécessités de l'heure présente, sera vite désuet. Il faut faire la part des progrès possibles de l'industrie : du chemin de fer, par

exemple, comme de l'automobile. L'emploi des automobiles, michelines et autorails et leur développement, peut rendre au chemin de fer, sur les petites lignes, et le trafic de détail, la supériorité technique qu'il a perdue.

*Progressive*, en ce sens que l'on ne peut songer à réduire d'un seul coup l'activité d'un moyen de transport. On ne peut, par exemple, fermer du jour au lendemain des centaines de gares, arrêter le trafic ferroviaire sur des milliers de kilomètres. Il faut une adaptation progressive des populations, comme aussi du personnel.

Sur ces principes on pourrait concevoir, semble-t-il, de la façon suivante, la réorganisation des transports.

### A. *Transports non professionnels.*

On doit ranger sous cette rubrique les transports qui sont effectués par les industriels et commerçants pour leur propre compte, avec des véhicules leur appartenant ou pris en location. On pourrait, semble-t-il, y ranger également les transports effectués par des entrepreneurs à titre exceptionnel : tels que ceux nécessités par des cérémonies, des excursions saisonnières, etc.

Tous ces transports se définiraient par opposition avec ceux de la catégorie suivante qui sont les transports effectués par des services publics, c'est-à-dire réguliers et offerts au public.

La liberté actuelle serait maintenue, sauf intervention de mesures de réglementations assurant la police et la sécurité de la circulation et de mesures fiscales revenant en quelque sorte à faire acquitter un péage raisonnable sur la voie publique empruntée. Quelles raisons valables y a-t-il en effet pour exonérer de toute contribution aux frais de création et d'entretien de la voie, soit les trains de péniches ou les multiples automoteurs qui circulent sur les canaux pour le compte de sociétés de matériaux ou d'hydrocarbures, soit les nombreux camions circulant sur les routes pour des grands magasins, des sociétés d'alimentation, des distributeurs d'essence, etc.

### B. *Transports professionnels.*

Ce sont, comme nous l'avons dit, les transports réguliers offerts au public. Le service type est à cet égard celui qui est assuré par les chemins de fer, d'intérêt général ou local. Mais les services publics automobiles, qu'il s'agisse du transport en commun des voyageurs, ou des services de messageries, offrent les mêmes caractères. Le principe serait, pour ces services, l'institution d'un régime de service public.

§ 1<sup>er</sup>. *Chemins de fer.* — A l'égard du chemin de fer, la réglementation à intervenir paraît être une réglementation plus assouplie et nuancée que la réglementation actuelle. Tout le monde est d'accord pour reconnaître le caractère suranné de nombreuses prescriptions imposées au chemin de fer d'intérêt général par un cahier des charges vieux de trois quarts de siècle. On demande de tous côtés que le chemin de fer soit libéré de certaines entraves, que les conditions d'exploitation soient simplifiées, que les compagnies concessionnaires soient plus directement intéressées aux résultats financiers, par un meilleur aménagement des primes de gestion. Il est inutile de nous

étendre sur ce sujet. Comme vous le savez, un projet de loi en ce sens, déposé par le Gouvernement, est actuellement en discussion devant le Parlement.

Si l'on envisage la réglementation du point de vue plus spécial de la coordination des transports, il semble que l'on doive alors restreindre le champ d'activité du chemin de fer et, en même temps, perfectionner ses moyens pour l'employer exclusivement aux transports qu'il est à même d'assurer le mieux et le plus économiquement. C'est la formule qu'a employée M. DAUTRY, Directeur général des Chemins de fer de l'Etat, dans sa retentissante conférence à l'Université de Zurich du 18 mars 1932. M. DAUTRY déclare qu'il faut prohiber le train de marchandises de détail, c'est-à-dire le camion à vapeur de 500 tonnes et le train de voyageurs, c'est-à-dire l'autobus de 300 tonnes, entre deux villages voisins. Dans ce système c'est à l'automobile qu'iraient, en principe, tous les transports à courte distance — lorsqu'il ne s'agit pas de transports massifs — et tous les transports terminaux.

Seraient-ce les compagnies ou administrations de chemins de fer, qui, par elles-mêmes ou par des traités de factage passés avec des entrepreneurs de services automobiles, assureraient ces services ? C'est une question à discuter. On doit souligner que la situation, non pas juridique sans doute, mais de fait, est bien différente, de ce point de vue, entre les chemins de fer d'intérêt général et ceux d'intérêt local. Etendre, même dans une mesure limitée et pour les seuls services automobiles substitués au rail, l'activité des premiers à la route, ce serait un acheminement possible vers un monopole général des transports; ce serait, en tout cas, aboutir à la constitution d'organismes lourds, hypertrophiés par des administrations centrales déjà trop chargées, qui auraient, à un degré bien plus accentué, les défauts que l'on reproche actuellement aux compagnies de chemins de fer. D'aucuns soutiennent, et nous semble-t-il, sans apparence de raison, que ces organismes n'auraient pas la souplesse nécessaire pour s'adapter à la diversité incessante des transports par route. Au contraire, les chemins de fer d'intérêt local, habitués à une exploitation adaptée aux nécessités de lignes peu étendues, n'ayant pas le poids lourd d'une administration trop hiérarchisée, paraissent techniquement mieux qualifiés pour exploiter les services automobiles de substitution. Le plus souvent, d'ailleurs, ce seront les circonstances locales spéciales à chaque ligne, qui décideront en faveur du maintien ou de l'abandon de l'exploitation de la voie ferrée; si celle-ci traverse les localités, il n'apparaît pas, à première vue, qu'un service automobile apporte plus d'avantages aux populations qu'une automotrice ou un autorail. Si la voie ferrée s'écarte des agglomérations, l'automobile est supérieure. Qui l'exploitera : le concessionnaire du chemin de fer abandonné ou un autre entrepreneur ? C'est affaire d'appréciation, semble-t-il, à remettre aux collectivités intéressées.

Nous répétons, en tout cas, que nous ne faisons qu'indiquer des possibilités de solution et que, d'une part, les collectivités intéressées (communes et départements), d'autre part les compagnies et administrations de chemins de fer, et les groupements de transporteurs automobiles doivent, à cet égard, faire parvenir leurs suggestions.

Parallèlement à la réglementation proprement dite de la voie ferrée — réglementation qui, d'après l'opinion unanime, doit se faire dans le sens d'un assouplissement — se pose une question de tarification dont le Conseil national économique connaît mieux que personne l'importance. La tarification actuelle est d'une extrême complexité tenant à

la classification établie entre les marchandises en considération de la valeur du transport pour chacune d'elles. Les marchandises pondéreuses et de faible valeur sont transportées à bon prix, les marchandises coûteuses à un prix sans rapport avec les prix de revient du transport. Ce système, qui a présenté de grands avantages sociaux et économiques en assurant le développement de certaines industries dans des régions éloignées des centres de consommation, ne peut être conservé que si, par voie d'autorité, la concurrence d'autres moyens de transport est exclue pour le trafic que l'on veut maintenir au chemin de fer. Le système peut même être étendu, dans le cas où serait réalisée une répartition rationnelle du trafic entre les divers moyens de transport pour aboutir à une tarification globale pour le voyage de bout en bout, de porte à porte, quels que soient les moyens de transport successivement employés. Sinon, si le chemin de fer doit perdre complètement le monopole de fait des transports, qu'il détenait depuis sa création ou presque, s'il doit subir des concurrences sur certaines relations, tout au moins il faut s'en écarter nettement et aboutir à une tarification moins nuancée vers laquelle les chemins de fer se sont d'ailleurs orientés sous la pression des nécessités en adoptant récemment le tarif au wagon kilomètre.

En tout cas, on voit le lien étroit qui existe entre la tarification et la réglementation, celle-ci dans la mesure où elle assure le maintien d'un quasi monopole sur certaines relations, commandant celle-là.

§ 2. *Services automobiles.* — Par la limitation même du champ d'activité des chemins de fer, les transports routiers, pour tout le trafic à petite et moyenne distance, sont appelés à prendre une extension considérable. C'est pourquoi on peut dire que leur réglementation, qui paraît devoir intervenir pour la sauvegarde de l'intérêt général, n'est qu'une contrepartie des avantages qui leur sont assurés. La coordination des transports joue donc aussi en faveur de l'automobile, le but à atteindre à cet égard étant une limitation du développement ou étendue du transport routier et une multiplication de leur pénétration en profondeur.

Ce double objet paraît pouvoir être réalisé par un régime d'autorisation.

Dans ce système, l'autorisation ne serait, en principe, accordée pour les transports à grande distance, que dans le cas où ils ne seraient pas déjà assurés, à la complète satisfaction du public, sur la relation envisagée. Réserve faite de cas particuliers tenant à la nature du produit transporté, devraient cesser les transports routiers intensifs doublant des voies ferrées sur de grands parcours (Paris-Marseille par exemple ou Lille-Lyon).

Pour les services à petite et moyenne distance, une distinction semble pouvoir être faite entre deux catégories de services : les services se substituant à la voie ferrée, d'une part, les services affluents se raccordant à la voie ferrée ou à des voies navigables ou assurant des relations non encore dotées d'un moyen de transport régulier d'autre part.

Pour les premiers, la question se pose, comme nous l'avons indiqué précédemment, de savoir si l'exploitation du service automobile doit être confiée ou non au chemin de fer, directement ou par un correspondant. Il ne s'agit pas tant, on le comprend, de consolider la situation du chemin de fer que d'assurer la desserte régulière des besoins locaux. Par hypothèse, en effet, on est en présence de lignes non rémunératrices. Si on écarte l'exploitation par le chemin de fer — ce qui

serait en réalité non lui donner un avantage, mais lui imposer la persistance d'une charge — il faudrait peut-être envisager un régime dans lequel l'association de la collectivité intéressée et de l'entrepreneur sera suffisamment étroite et on serait ainsi conduit à une concession avec tarifs comportant éventuellement, au moins, à titre provisoire, des subventions à l'exploitant. Ou bien, et ce serait là un des avantages du régime de l'autorisation généralisée imposée à tous les services automobiles : l'autorisation ne serait accordée pour une relation rémunératrice qu'à la condition que l'exploitant assure régulièrement une autre relation, relativement onéreuse.

Pour les services affluents ou assurant des relations nouvelles, l'autorisation serait accordée après une enquête au cours de laquelle les populations, les exploitants actuels et les candidats seraient entendus. L'autorisation comporterait l'obligation d'assurer le service et l'engagement d'acquitter des taxes ou redevances en payement de l'usage ainsi fait des voies publiques pour une exploitation commerciale.

Reste à se demander si les transports effectués dans une zone restreinte doivent être assimilés aux transports professionnels qui seraient soumis à autorisation comme nous venons de l'indiquer, ou, au contraire, aux transports privés susceptibles seulement de la réglementation de police et de mesures fiscales ? Il est difficile de prendre parti sur ce point avant de connaître les résultats de l'enquête dont nous avons déjà parlé. Après avoir pris position sur le principe même, il faudra ensuite délimiter la zone à l'intérieur de laquelle les transports professionnels échapperaient au régime d'autorisation : intérieur d'une agglomération — réserve faite du cas où le service doublerait un service actuellement concédé — zone délimitée par une distance kilométrique déterminée autour du point d'attache des véhicules, ou par le temps mis par le véhicule à se rendre au terminus et à revenir à son point d'attache ? Sur ces points toute précision serait prématurée.

## **2° Mesures nécessaires pour assurer le fonctionnement du système.**

La réglementation va tuer l'automobile. C'est ce que répète une campagne énergiquement entreprise et méthodiquement poursuivie. Voilà qui est vraiment pousser à l'absurde les conséquences d'un principe. Que la réglementation du rail, nécessaire à l'origine, ait restreint son développement et enlevé peu à peu aux exploitants des chemins de fer une grande part de leur initiative, c'est possible et c'est la raison pour laquelle on demande avec raison un relâchement de cette réglementation. Mais il n'est pas interdit d'espérer qu'un régime administratif peut être institué qui, tout en posant le principe d'une autorisation préalable de certains transports routiers, ser néanmoins assez souple, dans ses modalités d'application et son fonctionnement, pour n'entraver aucun progrès technique et tirer le maximum de rendement de l'esprit d'entente et de collaboration des différents transporteurs.

Pour arriver à ce résultat il suffit, semble-t-il, de se garder de toute centralisation et de faire la part la plus large aux ententes des groupements et organisations intéressés. L'autorité chargée d'autoriser un service automobile devrait être une autorité locale en contact avec les populations à desservir.

Ce serait donc, en principe, au préfet qu'il appartiendrait d'intervenir et, sur l'avis de comités régionaux, de donner l'autorisation qui, en fait, attribuerait un trafic déterminé au mode de transport le mieux indiqué. Ces comités comprendraient, à côté de représentants des corps élus et des pouvoirs publics qui joueraient le rôle d'arbitres des délégués des différents transporteurs. Le pouvoir central n'aurait à intervenir que pour les services parcourant les territoires de plusieurs départements et son action, sauf circonstances plus particulières, s'exercerait le plus souvent dans le sens d'un refus d'autorisation, mais là encore des commissions dans lesquelles les transporteurs intéressés seront représentés devront obligatoirement être consultés.

On objectera sans doute que mieux vaudrait alors s'en remettre complètement aux transporteurs eux-mêmes qui, par des ententes volontairement et librement conclues, procéderaient à la répartition du trafic. Mais, comme nous l'avons déjà dit, sans un minimum d'interventionnisme de la puissance publique, toute entente reste précaire puisque subordonnée, d'abord au maintien de la bonne harmonie supposée réalisée, ensuite à la non apparition d'un concurrent nouveau, non porté à l'entente. Le droit d'autorisation reconnu à l'administration, droit n'intervenant qu'après des enquêtes ou avis dégageant la volonté des intéressés, garantira l'exécution de l'accord, accord qu'il ne fera que sanctionner la plupart du temps.

En toute hypothèse il est contradictoire de demander une réglementation assurant la sécurité des usagers et des tiers, la permanence et la régularité de l'exploitation, la responsabilité des transporteurs, évitant une superposition des moyens de transport et des doubles emplois dont la collectivité supporte tout le poids, et de protester, en même temps, contre une intervention administrative qui est le seul procédé susceptible de permettre la réalisation de ces objectifs.

Bien entendu cette intervention, si limitée qu'elle soit, suppose néanmoins en premier lieu une œuvre réglementaire sinon législative, en second lieu la conclusion d'accords ou de contrats, enfin des mesures de contrôle que les administrations intéressées auront à mettre au point. Nous ne pouvons, présentement, poursuivre utilement l'examen de cet aspect du problème.

Nous avons cependant l'espoir que ces idées générales, en suscitant des observations et des critiques que nous appelons de tous nos vœux, en provoquant les consultations des intéressés et la présentation de projets déjà étudiés par des organisateurs qualifiés, permettrait au Conseil économique de mettre au point le programme qui lui a été tracé et d'aboutir à un plan général de coordination des transports auquel la présente étude n'est qu'une première et modeste contribution.

## CONCLUSIONS.

Nous pouvons résumer en quelques propositions les constatations auxquelles nous conduit cet exposé préliminaire.

1° Il est impossible de laisser s'aggraver ou même se continuer la superposition des moyens de transport et la concurrence désordonnée à laquelle les transporteurs se livrent aux frais de la collectivité.

2° Il faut coordonner les transports en donnant à chaque moyen de transport le trafic qu'il est le plus apte, techniquement, à effectuer avec le maximum de satisfaction pour la clientèle et le minimum de frais pour la collectivité.

3° Cette coordination ne doit être dirigée contre aucun mode de transport. Elle doit au contraire, par une politique de collaboration du rail et de la route, aboutir à transférer à l'automobile toute une partie du trafic actuellement assuré par le chemin de fer, et à transférer au chemin de fer, au moins en partie, les avantages que l'automobile retire de la plus grande souplesse de son organisation commerciale.

4° L'intervention de la puissance publique doit être réduite au strict minimum nécessaire pour réaliser ces fins.

**ENQUÊTE**  
**AUPRÈS**  
**DES GROUPEMENTS INTÉRESSÉS**

# 1° LES TRANSPORTEURS

---

## A. — L'AUTOMOBILE.

---

### EXPOSÉ DE M. LE BARON PETIET,

*Président de la Fédération nationale de l'Automobile, du Cycle,  
de l'Aéronautique et des Industries qui s'y rattachent.*

---

#### **Le transport, élément essentiel de civilisation.**

Le transport a été l'un des éléments essentiels de civilisation, dès le temps où les hommes ont cherché à franchir leurs bornes locales pour troquer les produits de leur sol ou de leur industrie.

Ainsi, le développement des échanges, et par suite de la prospérité des nations et des individus, n'a cessé d'être lié au progrès des transports.

Après l'invention de la roue, qui a doté le travail humain d'un instrument prodigieux de puissance créatrice; après celles du gouvernail et de la boussole, qui ont lancé les navigateurs à la conquête des continents inconnus, la découverte de la vapeur a été, dans une très grande mesure, l'artisan de l'évolution économique de la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle.

Au début du XX<sup>e</sup>, les animaux de trait, les canaux et le chemin de fer se répartissaient le trafic, le rail ayant, semble-t-il, assez facilement raison de la voie d'eau, qui semblait réfractaire à toute volonté de progrès.

#### **L'automobile, facteur nouveau de progrès et de bien-être.**

Mais l'inexorable lutte pour la vie force la voie du progrès, et l'automobile, douée de possibilités de mobilité, de pénétration et d'adaptation pratiquement illimitées, et capable de compléter et de prolonger infiniment l'œuvre du cheval et de la locomotive, est venue, à son tour, apporter à l'activité humaine des sources nouvelles de progrès collectif et de bien-être individuel.

## **Développement des moyens de transport pendant et après la guerre.**

Pendant la guerre de 1914-1918, les transports automobiles ont pris une importance chaque jour plus définitive, ne se contentant pas de prolonger la voie ferrée, mais souvent la doublant, et la devançant même sur de longs parcours.

Depuis, ils se sont imposés à la vie économique du pays.

### **Loi inéluctable de la sélection naturelle.**

Puis la crise est venue qui, en diminuant le volume des transports à assurer, a opéré tout naturellement une sélection d'autant plus sévère que le nombre accru de concurrents se disputaient une activité plus restreinte.

Tout naturellement aussi, la préférence de la clientèle est allée au transporteur qui s'adaptait le plus exactement à ses besoins, et dont les services lui offraient, au moindre prix, le plus de commodités.

Elle est allée surtout au transport le plus rapide, qui permettait de récupérer plus vite les capitaux immobilisés, partant, d'en obtenir un rendement plus élevé.

Nous avons ainsi assisté à une émulation générale : chemin de fer, automobile, batellerie, avion, s'efforçant de gagner la clientèle par des avantages nouveaux.

### **L'évolution vers la répartition rationnelle du trafic.**

Une évolution s'est rapidement dessinée, qui n'est sans doute qu'à son début, mais qui conduira inévitablement, par sélection progressive, que nous constatons déjà, à une répartition de plus en plus rationnelle du trafic entre les divers transports. Chacun d'eux possède, en effet, ses qualités propres qui lui assurent, pour certains services, une supériorité économique sur ses concurrents.

**Tous les modes de transport modernes doivent également servir l'économie nationale en concourant à abaisser les prix de revient.**

Toutes choses égales d'ailleurs, il pourrait être considéré comme normal que la batellerie fluviale modernisée effectue le transport des marchandises lourdes en vrac et de faible valeur intrinsèque; le chemin de fer, le transport des voyageurs et des produits semi-pondéreux et légers à grande distance; l'automobile, toutes les relations et tous les échanges que les précédents ne peuvent assurer, ou n'assurent qu'imparfaitement; l'avion, les transports de personnes et de poste ultra-rapides.

**Pour vivre, chaque mode de transport doit fournir son rendement optimum.**

A la condition, qui va de soi, que chacun, dans son domaine, réalise le rendement optimum que l'usager est en droit d'attendre, c'est-à-dire

collabore à l'abaissement des prix de revient dont le niveau, plus élevé en France que dans tous les autres pays producteurs, constitue l'obstacle majeur de notre renaissance économique.

Nul doute, par exemple, que les transports de marchandises par camions Paris-Marseille n'auraient pas connu le succès que l'on sait, en fait, n'auraient même pas été possibles, si le chemin de fer avait, comme il le pouvait, et donc le devait, exécuté ces mêmes transports en vingt-quatre heures, sans vaines formalités.

### **Ce sont les usagers eux-mêmes qui doivent décider de la répartition du trafic.**

La répartition rationnelle du trafic se fera progressivement, sans heurt, sans léser les droits éminents de l'économie nationale, par le choix que feront les usagers eux-mêmes parmi les moyens divers mis à leur disposition. Il est vrai que les transports périmés, définitivement inaptes, disparaîtront, mais n'est-ce pas la rançon accoutumée et d'ailleurs juste du progrès ?

### **Aucune coordination, aucune réglementation autoritaire ne peut réaliser la répartition.**

En tout état de cause, cette répartition ne saurait se réaliser, ni par une coordination *à priori*, ni par des mesures autoritaires quelconques forcément arbitraires qui, supposé qu'elles fussent imposées aujourd'hui, en violation des intérêts généraux du pays, seraient bafouées demain par l'inévitable progrès. A-t-on déjà oublié qu'en vue de protéger les messageries à chevaux, la loi de 1838 avait interdit aux compagnies de chemins de fer « toute entreprise de transport de voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, destinée à desservir les routes ». Qu'est-il advenu de cette manifestation législative ?

### **L'automobile soumise au carcan administratif perdrait presque toute sa valeur économique.**

En ce qui concerne l'automobile, nous avons montré dans notre brochure « Les Transports au service mais non à la charge de la Nation », les services irremplaçables qu'elle rend à la collectivité — sans aucunement compromettre l'existence des autres modes de transports — et qu'elle ne rendrait plus, ou qu'elle rendrait d'une manière infiniment plus onéreuse pour l'économie nationale, si elle était soumise au carcan de l'autorisation préalable, du contrôle administratif et du cahier des charges.

### **Détruire les transports libres, c'est créer des services subventionnés.**

Ceux qui réclament coûte que coûte la réglementation des transports automobiles, ont-ils songé que leur infliger un régime dont a failli mourir le chemin de fer aurait pour conséquence de couvrir le territoire de services subventionnés dont le déficit, pire peut-être que

celui des grands réseaux, précipiterait la ruine de nos finances publiques.

D'ailleurs, l'automobile ne souffre nullement de ce manque d'organisation qu'on lui impute. Ce qu'on prend pour de l'anarchie n'est rien d'autre que l'infinie dispersion qui fait précisément sa souplesse et son adaptabilité.

**Aucun mode de transport  
n'est aussi lourdement imposé que l'automobile.**

Quant à vouloir, sous le prétexte d'établir une égalité fiscale entre tous les transports, depuis longtemps détruite au détriment de l'automobile (1), frapper d'impôts nouveaux les véhicules industriels ou les bateaux automoteurs, nous pensons que ce serait une politique ruineuse qui, en augmentant le prix des transports — que toute politique économique sage doit, au contraire, tendre à abaisser, — élèverait le coût de la vie et le prix de revient de tous nos produits, et porterait le coup de grâce à notre activité nationale, déjà si terriblement anémiée.

**Seules, la libre concurrence et la sélection naturelle donneront au pays les moyens de transport rationnels et coordonnés qu'il attend.**

Nous sommes profondément convaincus qu'aucune disposition législative ou administrative, tendant à la coordination artificielle ou à la réglementation des transports (2), n'améliorerait durablement la situation de ceux qui souffrent le plus de l'état économique actuel. Tout au contraire, elle entraverait le progrès nécessaire.

Seule, la sélection naturelle, par l'exercice de la libre concurrence entre tous les transports libres et responsables, donnera à notre pays les instruments d'échanfes rationnels et coordonnés qu'il attend.

## CONCLUSION.

En conséquence, nous demandons que le rapport préliminaire de M. Jossé, qui est le développement d'une doctrine juridique que nous considérons comme foncièrement funeste à l'intérêt national, soit profondément modifié, en vue de tenir compte des idées et des principes énoncés ci-dessus;

Qu'en particulier, le Conseil national économique, désireux de ne pas laisser l'Etat s'engager dans une expérience périlleuse;

---

(1) Voir à ce sujet les chiffres incontestables tirés de sources officielles et publiés dans nos brochures « Sacrifier l'automobile serait sacrifier les intérêts du Pays », et « Les Transports au service, mais non à la charge de la Nation ».

(2) En revanche, nous tenons pour nécessaires les règlements relatifs à la sécurité des transports.

Considérant qu'il appartient aux seuls usagers de choisir parmi les moyens de transport ceux qui sont le mieux adaptés à leurs besoins;

Considérant que la route, normalement destinée aux fins économiques, qu'elles soient assurées par des transporteurs professionnels ou non, doit être libre;

Et considérant, d'autre part, que la libre concurrence peut seule offrir à l'économie nationale les transports susceptibles de concourir à l'abaissement des prix de revient;

Conclut au maintien de cette liberté, seul gage de progrès.

## ANNEXE

### À L'EXPOSÉ DE M. LE BARON PETIET,

*Président de la Fédération nationale de l'Automobile.*

---

Cette note a pour dessein de répondre brièvement à un certain nombre de questions particulières qui ont été posées au cours de la séance du Conseil national du 20 novembre.

#### 1° L'automobile paye-t-elle la route qu'elle use ?

Les budgets publics ont perçu en 1932 sur l'industrie, le commerce et l'usage de l'automobile, 6 milliards 400 millions au total; compte tenu des impôts nouveaux votés le 28 février 1933, les recettes correspondantes du présent exercice devraient s'élever à 7 milliards. Or, les dépenses de voirie pour l'ensemble du pays, y compris les frais d'administration pour toutes les routes et chemins de France, même les chemins de culture; y compris également les travaux dits de voirie urbaine, s'élèvent à 4 milliards 500 millions. (Voir rapport de 1933, de M. le Sénateur MILAN, rapporteur du budget des Travaux Publics.)

Bien que 1.500.000 voitures hippomobiles, et 35 millions environ d'animaux de ferme, dont 1.300.000 chevaux et mulets, empruntent et détériorent les routes, l'automobile a donc payé à elle seule en 1932, toutes les dépenses de voirie sans exception et laissé un solde net pour les budgets publics de 1 milliard 9 millions.

Toutes choses égales d'ailleurs, ce solde devrait atteindre en 1933, 2 milliards 500 millions.

#### 2° Les routes sont-elles encombrées ?

A l'exception des sorties des grandes villes, certains jours et à certaines heures, il est incontestable que le prétendu encombrement des routes de France ne correspond à aucune réalité.

Comment pourrait-il en être autrement, quand il n'y a en France que 2,6 automobiles par kilomètre de route, contre 5,6 en Grande-Bretagne et 22,6 aux Etats-Unis.

#### 3° Pour la question de l'« écrémage » du trafic ferroviaire.

Nous renvoyons à notre brochure : « Les Transports au service mais non à la charge de la Nation », pages 23, 24 et 25.

#### **4° Réglementation de la sécurité routière.**

Nous rappellerons que notre opinion sur ce point se trouve déjà exprimée à la page 33, dernier alinéa, de notre brochure « Sacrifier l'automobile serait sacrifier les intérêts du Pays ».

#### **5° Sources de nos chiffres.**

Nous précisons, une fois de plus, que les éléments statistiques dont nous avons fait état, sont tous puisés, soit dans la « Statistique des chemins de fer français », dans les brochures annuelles de M. GODFERNAUX, dans l'annuaire Statistique de la France, dans les Statistiques du Ministère des Travaux publics, dans le *Journal officiel*, ou dans les Archives du Gouvernement. Ils ne peuvent donc être contestés.

**· OBSERVATIONS PRÉSENTÉES  
AU NOM DE LA « FÉDÉRATION NATIONALE  
DES TRANSPORTEURS DE FRANCE »**

**par M. René MUSNIER, Président.**

---

Je fais miennes les conclusions présentées aujourd'hui par M. le Baron PETIET au nom de la Fédération nationale de l'Automobile, ainsi que celles présentées précédemment par M. le Docteur BEHAGUE au nom de l'Union nationale des Associations de tourisme. Leur point de vue est celui de la Fédération des Transporteurs de France — point de vue que j'ai d'ailleurs eu l'occasion d'exposer à différentes reprises, notamment à M. le Ministre des Travaux Publics et à la Commission des transports du Comité supérieur d'aménagement de la région parisienne.

Leurs exposés, si conformes aux leçons de l'expérience, expriment très exactement notre propre façon de voir. Je me bornerai donc à y ajouter quelques précisions sur des points que je considère comme absolument fondamentaux.

1° M. JOSSE écrit dans son rapport :

*« C'est dire qu'au double point de vue humain et financier, les chemins de fer sont de beaucoup, en France, ce qui, après l'Etat, importe le plus au sort du Pays. »* (P. 26.)

Cette vue qui était encore vraie il y a quinze ans ne l'est plus par suite des progrès de l'automobile.

Aujourd'hui, il faut dire :

*« L'importance au point de vue national de l'automobile est au moins égale à celle du chemin de fer ».*

En effet :

Quel est le domaine du rail ? c'est au total 67.000 kilomètres de voies. Celui de l'automobile ? 650.000 kilomètres de routes et chemins.

Le réseau routier est donc bien plus serré, bien mieux adapté aux besoins locaux. Par contre le tonnage global transporté par l'automobile est évidemment inférieur à celui du chemin de fer. Et ceci compense cela.

\*\*

La clientèle de la voie ferrée, c'est tous les Français. La clientèle de l'automobile, ce ne sont pas seulement les 2 millions de proprié-

taires de véhicules, mais aussi tous ceux qui, directement ou indirectement, profitent des services des camions ou des autobus, c'est-à-dire, là encore, les 42 millions de Français.

\*  
\*\*

La voie ferrée fait vivre directement 550.000 cheminots. L'automobile fait vivre directement 600.000 travailleurs (1) chauffeurs, garagistes, pompistes, cantonniers et tous ceux qui, sans auto, ne pourraient exercer leur profession (non compris les ouvriers des usines de construction, ni des fabriques d'accessoires).

Le chemin de fer, c'est 70 milliards de la fortune nationale. L'automobile, c'est 2 millions de voitures, 35.000 garages, 100.000 pompes. Cela représente une valeur égale à celle de la voie ferrée.

Du capital, passons au mouvement d'affaires. Le chemin de fer consacre chaque année 14 milliards à payer son personnel, son charbon, ses fournitures diverses, ses réparations.

L'automobile consacre 15 milliards à payer ses chauffeurs professionnels, son essence, son huile, ses pneus, ses réparations, ses garages, ses assurances.

\*  
\*\*

Continuons le parallèle.

Il y a, dans le cas de la voie ferrée, 2 millions d'actionnaires et d'obligataires. Il y a 2 millions de propriétaires d'autos.

Aspect fiscal de la question :

L'auto paye toutes les routes et laisse en plus 2 milliards 1/2 pour les dépenses générales du pays.

La voie ferrée rapporte 2 milliards 1/2 d'impôts à l'Etat et entretient son domaine. Ici encore : équivalence.

Défense nationale ? Elle serait évidemment impossible sans chemins de fer, mais elle le serait encore plus sans l'automobile, indispensable non seulement aux transports, mais à la mise en œuvre de la technique militaire moderne.

Ainsi automobile et chemin de fer sont l'un et l'autre des forces nationales d'égale valeur. Elles réclament les mêmes soins des pouvoirs publics. Il ne faut pas que des interventions abusives avantagent l'une au détriment de l'autre.

2° M. JOSSE, après ses collègues au Conseil d'Etat, MM. TOUTEE et LAROQUE, affirme que « la concurrence entre transporteurs s'exerce aux dépens des finances publiques » (p. 23, p. 52).

Le mode de raisonnement et la conclusion à laquelle M. JOSSE aboutit

---

(1) 600.000 travailleurs vivent de l'automobile. Il s'agit là des ouvriers et employés vivant de la circulation et de l'exploitation de l'automobile, c'est-à-dire, de l'élément comparable aux 550.000 cheminots.

Pour avoir des éléments comparables, il faut évidemment ne pas comprendre du côté de l'automobile : le personnel des usines de construction, ni celui de l'industrie du pétrole — ou bien, il faudrait ajouter aux 550.000 cheminots le personnel des usines de constructions ferroviaires et des mines.

Le chiffre de 510.000 ouvriers, donné par la Statistique générale de la France, est manifestement au-dessous de la vérité et mélange les deux éléments : exploitation et construction.

tit ainsi, sont inadmissibles, pour nous transporteurs, qui nous plaçons sur le terrain essentiellement pratique.

Voyons d'abord le cas de l'automobile. Les dépenses totales de voirie s'élèvent, selon M. le Sénateur MILAN, rapporteur de la Commission des Travaux Publics du Sénat (rapport pour 1932), à 4.500 millions.

Or, l'automobile a contribué aux budgets publics pour 6.400 millions en 1932, somme qui, compte tenu des impôts nouveaux prévus par la loi du 28 février 1933, dépasse 7 milliards pour l'exercice en cours.

Compte tenu du fait que la route existait avant l'automobile; que, d'autre part, l'automobile n'est pas seule à s'en servir; il reste, néanmoins, qu'elle couvre à elle seule toutes les dépenses de voirie, et laisse aux Budgets publics un solde net qui, pour 1933, atteindra 2 milliards 500 millions environ.

### **L'automobile ne coûte donc pas aux collectivités : elle leur rapporte.**

Qu'on ne m'oppose pas la doctrine de la « non spécialisation des recettes budgétaires ». Personne n'oserait soutenir qu'il n'y a pas une relation directe entre les impôts demandés à l'automobile :

3.500 francs par an pour une 10 CV moyenne (20.000 kilomètres);  
28.400 francs par an pour un camion 5 tonnes moyen (50.000 kilomètres),  
et les dépenses routières.

D'ailleurs, chaque fois qu'une contribution nouvelle a été demandée à l'automobile, on n'a pas manqué d'invoquer la charge grandissante des dépenses de voirie. Dans son tout dernier projet, M. LAMOUREUX n'a pas failli à ce rite.

D'autre part, la doctrine est bonne fille... Pour ne prendre qu'un exemple, la loi de finances du 31 mai dernier n'a-t-elle pas créé une taxe sur les récepteurs de T. S. F. dont le produit est spécialement affecté (par l'article 110) aux dépenses de la radiodiffusion.

Donc l'automobile ne coûte rien aux finances publiques.

\*  
\*\*

Quant aux chemins de fer, s'ils coûtent aux finances publiques, cela tient non pas à leur nature même, mais à une cause purement extrinsèque : au régime qui leur a été imposé par la Puissance publique. (Ceci est si vrai, qu'en Angleterre, le contribuable n'a nullement eu à souffrir du déficit extrêmement lourd des chemins de fer anglais.)

Qu'on ne rende donc pas l'automobile responsable de la charge que le déficit des chemins de fer impose au contribuable.

Il y a encore moins lieu de reprocher à l'automobile d'être une des causes principales de ce déficit des réseaux.

Tout d'abord le déficit est apparu en 1929, année la plus prospère dans toute l'histoire des chemins de fer français (1929 — le fonds commun est en déficit de 70 millions. — Revue générale des chemins de fer, septembre 1932).

Ensuite, et jusqu'à preuve du contraire, je maintiens avec M. JOURDAIN, administrateur délégué de la Compagnie des chemins de fer secondaires :

« L'automobile donne aux grands réseaux autant de trafics, sinon plus qu'elle ne leur en prend. »

Comme par ailleurs je crois que dans la mesure où c'est pratiquement possible, les transports automobiles donnent toute satisfaction au public, je conclurai, avec l'Union nationale des Associations de tourisme :

*En France, il n'y a pas de problème des transports, mais seulement un problème du déficit des chemins de fer (1).*

3° Le rapport de M. JOSSE voit un unique remède à cette situation angoissante des réseaux : le rétablissement de l'égalité entre l'automobile et le chemin de fer. *Egalité de régime fiscal, égalité de régime administratif.*

C'est faire absolument fausse route.

Agir ainsi c'est considérer les transports comme une course de chevaux : le handicapateur ajoute ou retire du poids suivant les mérites qu'il croit devoir attribuer à chacun des concurrents.

Pareille façon de faire est sans doute défendable quand il s'agit de sport. Dans le domaine économique elle est absurde.

\*  
\*\*

La notion d'égalité ne correspond à rien de pratique; car automobile et chemins de fer ne sont en rien comparables.

Il ne peut y avoir aucune assimilation entre, par exemple, l'autobus de M. DARIÉUX, qui fait deux fois par jour un service entre Grandis (1.444 habitants) et Lyon (distance 50 kilomètres), et le chemin de fer. Quelle commune mesure peut-il y avoir entre M. DARIÉUX, qui possède l'autobus, et le P.-L.-M. ? Quand y aura-t-il « égalité » entre eux ?

Au lieu de chercher à réaliser une égalité chimérique entre deux modes de transports aussi dissemblables, ce qu'il importe c'est de placer chacun d'eux dans des conditions telles qu'ils pourront donner leur rendement maximum.

Pour l'automobile, l'expérience montre que ce résultat dépend du maintien de son régime actuel de liberté, de responsabilité financière et de libre concurrence.

\*  
\*\*

Du point de vue du problème du déficit des réseaux, le remède envisagé ne touche pas à la racine du mal.

Pour ma part, je crois que ce mal ne sera jamais guéri si on ne

---

(1) 1929. — L'exercice des réseaux s'est clos par un bénéfice — mais le « fonds commun » n'a pu traverser la totalité de l'annuité due au Trésor en remboursement des déficits antérieurs à 1926.

Le déficit proprement dit des réseaux est réapparu en 1930, année où les recettes avaient atteint cependant 16.062 millions, en régression seulement de 75 millions par rapport à 1929, année la plus prospère dans l'histoire des chemins de fer. Il est vrai que si les recettes n'avaient d'une année à l'autre diminué que de 75 millions, les dépenses, elles, avaient augmenté de 1.497 millions, passant de 12,7 à 14,2 milliards. (Voir statistique des chemins de fer français 1932, page 44.)

l'empoigne pas avec le même esprit que celui du commerçant ou de l'industriel qui, à la veille de faire faillite, cherche à sauver la situation.

Qu'on ne perde jamais de vue les chiffres suivants :

De 1923 à 1933, les réseaux ont augmenté leur capital-obligations de 2 milliards par an.

En 1932 : les recettes des réseaux ont été de 12 milliards, le déficit de 4 milliards — soit 33 p. 100 du chiffre d'affaires, les charges de capital, 3 milliards — soit 25 p. 100 du chiffre d'affaires.

Pareille situation appelle d'urgence le bistouri du chirurgien.

4° Pour finir, je voudrais insister à mon tour sur le fond même, du débat sur les transports qui se poursuit ici et ailleurs et pousser un cri d'alarme.

*En dernière analyse, sous le couvert des rapports particuliers entre les différents modes de transport, ce sont deux doctrines économiques et sociales qui s'affrontent :*

*Liberté du commerce ou monopole.*

*La « coordination » par réglementation administrative, c'est le monopole des transports. Monopole qui s'opérera suivant les circonstances, soit en faveur des réseaux, soit en faveur de l'Etat. A coup sûr au détriment des clients des transports et des contribuables, c'est-à-dire au détriment du pays.*

Il faut lutter contre cette obsession que les chemins de fer ont su créer, que n'importe quel sacrifice est préférable à leur disparition. Seuls, les transports ont une nécessité vitale. En dehors de cette vérité première, chaque mode de transport a droit à la part d'existence que lui confère, non pas ses mérites passés, mais son mérite actuel.

\*  
\*\*

Ainsi, là où elle est appliquée à l'étranger, la réglementation des transports automobiles s'opère au profit des chemins de fer ou de l'Etat.

En France, le résultat serait identique.

Rappellerai-je la pénétration croissante des doctrines étatistes dans tous les domaines : assurances sociales, école unique, monopole de l'alcool, projet de monopole des pétroles.

M. Jules Moch, dans son projet de loi sur la réorganisation des réseaux, prévoit l'institution éventuelle d'une Régie nationale des transports, faisant pendant à la Régie nationale des chemins de fer (projet n° 1.885).

M. JOSSE ne manque pas de nous énumérer d'ailleurs, dans l'évolution des modalités de la coordination : « le monopole de certains transports ou de tous, enfin le stade ultime de la nationalisation » (p. 3).

Les réseaux de chemins de fer eux-mêmes n'ont-ils pas donné l'impression de chercher à s'assurer un monopole, lorsqu'ils ont déposé, en novembre 1932, leur plan de réorganisation prévoyant une Société nationale de transport de porte à porte englobant la poste et les transports automobiles ?

Le P. O. n'a-t-il pas déjà dans la Corrèze, par l'intermédiaire de sa filiale automobile S. T. A. P. O., le monopole de toutes les voies ferrées d'intérêt général et d'intérêt local, ainsi que des transports automobiles subventionnés.

Que l'esprit de monopole anime une partie de notre haute administration, cela ne fait malheureusement aucun doute.

M. GRIMPRET, Directeur général des chemins de fer au Ministère des Travaux Publics, déclarait à la réunion de l'Union des Offices de transport en février dernier :

« La route n'a pas été faite pour le transport public des marchandises. »

Et M. LAROQUE, auditeur au Conseil d'Etat, dans un rapport présenté en juin dernier à la Commission des transports du Comité supérieur pour l'aménagement de la région parisienne, rapport approuvé par de hauts fonctionnaires, écrivait :

« Les transports, par eux-mêmes, constituent dans leur ensemble un service public... l'organisation doit en être aussi rationnelle et économique que possible, les doubles emplois doivent être bannis, la concurrence est nécessairement exclue et le contrôle administratif s'imposé. »

Où les mots n'ont plus de sens, ou ceci veut dire « monopole » ?

Liberté ou monopole des transports :

Tel est dans son essence le problème posé par M. JOSSE.

C'est en le réduisant à ces deux termes que le Conseil national économique doit le résoudre.

Pour nous notre choix est fait :

Le mol et ruineux oreiller d'un monopole des transports serait un désastre pour le Pays.

Comme le disait M. Georges DURAND, l'animateur inlassable de l'Automobile-Club de l'Ouest, « ce qu'il faut, au contraire, c'est l'émulation, c'est l'âpre concurrence dont on se plaint à médire mais à laquelle le bon public français doit les améliorations réalisées par les chemins de fer ces temps derniers et celles qu'ils projettent encore. »

Ce doit être aussi le choix du Conseil national.

**OBSERVATIONS PRÉSENTÉES PAR M. Louis RENAULT,**  
*Président d'Honneur*  
*de la Chambre Syndicale des Constructeurs d'Automobiles.*

---

**LE RAIL ET LA ROUTE.**

---

**Le rôle de l'automobile.**

A l'origine, c'est la route qui constituait la seule ligne aménagée pratiquement pour la circulation entre les centres habités : villes et villages.

Lors de l'apparition des chemins de fer, les routes furent peu à peu abandonnées parce que les diligences et les courriers ne pouvaient rivaliser de vitesse avec le nouveau mode de locomotion.

Il a fallu l'apparition de l'automobile pour rendre à la route sa vie et sa fécondité.

Si l'automobile était née en même temps que le chemin de fer, on aurait certainement envisagé en même temps que la construction des voies ferrées l'établissement des grandes routes spéciales pour assurer les transports rapides automobiles soit de voyageurs, soit de marchandises.

C'est donc parce que le chemin de fer a été considéré pendant près d'un demi-siècle comme le seul moyen de transport rapide de personnes et de marchandises qu'on a, dans tous les pays, poussé la construction des voies ferrées, considérant le réseau routier comme à peu près uniquement à la disposition des voitures de tourisme, des transports limités, des piétons, etc.

Or, le transport automobile de voyageurs et de marchandises s'est développé dans tous les pays du monde; l'automobile a perdu son caractère de luxe pour devenir un outil de travail indispensable à la vie économique et à la prospérité des peuples.

En Amérique, lors de l'apparition du chemin de fer, le réseau routier était pratiquement inexistant. Or, malgré le chemin de fer, le réseau routier a été créé et sans cesse accru. C'est aujourd'hui le plus beau du monde comportant les routes les plus larges à deux ou trois voies : à droite la voie pour les véhicules à vitesse lente, au centre pour les vitesses moyennes, à gauche pour les voitures et les cars à grande vitesse.

Ces routes sont d'ailleurs souvent parallèles aux voies ferrées.

Aujourd'hui, l'intensité de la circulation automobile mesure le degré d'évolution d'un pays dans la voie du progrès.

Aux voitures individuelles se sont ajoutés les cars, les autobus, les camionnettes et les camions, mettant l'automobile à la portée de toutes les classes, même les plus laborieuses, de la nation.

Si ce mode de transport a eu la faveur des usagers c'est qu'il répond à un besoin véritable.

Il apporte aux habitants des villes et des campagnes des commodités, une souplesse et une vitesse beaucoup plus grandes que le chemin de fer.

Celui-ci est nécessairement limité par son réseau ferré.

Les grandes compagnies ont d'abord, très rationnellement d'ailleurs, poussé leurs lignes vers les centres de production et de consommation. Sur la voie naturelle des échanges les grandes villes ont été favorisées.

Ensuite, elles ont établi des lignes transversales pour répondre aux besoins des relations entre les grandes et les petites villes.

Mais ces lignes ne correspondaient pas toujours à des lignes naturelles d'échanges, leur exploitation, soumise à un règlement rigide, loin d'être bénéficiaire, a été souvent une charge croissante pour les réseaux.

Par contre, la route étend son réseau sur toutes les contrées, dans toutes les directions, même dans les régions les plus reculées, les plus difficiles et les plus déshéritées.

Il n'est donc pas étonnant que l'automobile ait bénéficié de possibilités beaucoup plus grandes que le chemin de fer.

Ayant rendu la vie à nos campagnes, elle est devenue incontestablement un des facteurs essentiels du maintien et du retour à la terre.

L'habitant des villages ne se sent plus aussi isolé. Il sait qu'il peut bénéficier des avantages de la ville maintenant qu'il peut s'y rendre facilement aux heures qui lui conviennent le mieux.

Il sait aussi qu'il peut choisir le lieu où il aura le plus d'avantages pour vendre ses produits, car l'automobile les transportera là où il veut, tandis qu'autrefois il était obligé de les confier aux chemins de fer qui ne pouvaient les transporter que dans des centres bien définis, parfois encombrés par l'affluence des envois.

L'automobile réalisant le porte à porte, permettant des fréquences de départ que ne peuvent se permettre les chemins de fer tels qu'ils sont actuellement organisés, économise la main-d'œuvre, du temps et des matières, surtout lorsqu'il s'agit de matières périssables telles que la viande, les fruits, les légumes, les fleurs, les œufs, le lait, etc.

Au point de vue économique, l'agriculteur considère que les transports automobiles sont plus avantageux que les transports par fer parce qu'ils lui permettent de vendre ses produits à un cours plus rémunérateur en raison de la meilleure conservation de leur qualité et de leur fraîcheur et aussi parce qu'ils lui économisent du temps et de la main-d'œuvre de manutention.

Toutes ces raisons qui militent en faveur de l'automobile sont connues.

Nous ne faisons que signaler les principales, mais ce qui est certain c'est que l'automobile a pris dans l'économie générale du pays une place telle qu'on ne pourrait, sans apporter les troubles les plus graves dans la vie des peuples, en limiter l'activité.

### • Le rôle des chemins de fer.

Ce serait une grave erreur de croire que, quelle que soit l'importance du rôle de l'automobile, celui des chemins de fer se trouve diminué.

Les bienfaits apportés par le progrès doivent s'ajouter et non se substituer les uns aux autres.

De par sa technique le chemin de fer doit, sur les grandes distances, être imbattable comme vitesse et comme prix de revient.

Les grandes compagnies ont d'ailleurs fait des efforts considérables et la France s'enorgueillit à juste titre de posséder les chemins de fer les plus rapides d'Europe.

La construction même des voies, la puissance du matériel roulant, les moyens de contrôle et de sécurité permettent le transport par trains lourds dans des conditions de vitesse et de sécurité que le réseau routier, sur de longues distances, ne pourrait actuellement offrir.

Il y a des avantages certains pour les chemins de fer chaque fois que le nombre de personnes ou marchandises transporté est suffisant pour assurer l'exploitation normale de la ligne considérée.

### **Le déficit des chemins de fer.**

Malheureusement, l'exploitation générale des chemins de fer laisse un déficit important qui résulte de causes nombreuses mais d'importance différente.

Il faut se garder des solutions paresseuses qui, d'une manière tout à fait générale, sont toujours anti-rationnelles et anti-économiques.

Supprimer la concurrence de l'automobile, c'est-à-dire permettre aux chemins de fer d'avoir le monopole quasi absolu des transports, ne serait pas résoudre la question de leur déficit. Ce serait simplement frapper l'économie générale du pays en la privant d'un moyen économique de transport. Ce serait diminuer le rythme des échanges, aller à l'augmentation du coût de toutes choses, donc du coût de la vie.

Ce serait surtout enlever du travail à des milliers de travailleurs, supprimer des ressources importantes du budget et brimer presque sans exception tous les habitants de notre pays. Tout cela sans profit réel pour les chemins de fer.

Le déficit des réseaux ferrés vient d'abord de la diminution du rythme des échanges, c'est-à-dire de la diminution de leur chiffre d'affaires et aussi de l'importance beaucoup trop grande de leurs frais d'exploitation résultant des charges auxquelles ils sont astreints.

Les deux questions sont d'ailleurs solidaires l'une de l'autre.

C'est un problème d'ensemble qu'il faut résoudre par une méthode constructive, non destructive d'une industrie en plein essor.

### **La recherche du meilleur rendement.**

L'industrie des transports, comme toutes les autres industries, doit, pour maintenir et augmenter sa clientèle, s'efforcer de livrer la meilleure qualité au meilleur prix.

La qualité des transports réside dans les commodités qui sont offertes à l'usager, la rapidité de transport, la sécurité.

Les usagers qui s'adressent actuellement aux transports automobiles s'adresseraient aussi bien aux chemins de fer si les formalités administratives n'étaient pas aussi compliquées, si les horaires étaient plus souples, s'ils avaient la même sécurité quant à la parfaite conservation des produits à transporter.

Sans incriminer les services des chemins de fer, on peut constater que l'organisation même des compagnies n'a laissé aucune place pratique aux initiatives commerciales.

L'usager qui éprouve des difficultés pour se procurer un wagon, pour faire manutentionner les marchandises de son camion sur le wagon, qui n'a pas de garantie précise quant à la durée du transport, ou le voyageur qui constate que des horaires beaucoup trop espacés lui font perdre trop de temps, s'adresseront aux transports automobiles, tant que rien n'aura été fait pour leur donner satisfaction.

De là la nécessité de faciliter les formalités administratives, de doter les gares d'un matériel important de transport et de manutention, de garantir la rapidité et d'assouplir les horaires.

Le coût des transports devra être également révisé en partant de ce principe pratique que pour combler le déficit il ne faut pas augmenter les tarifs, mais bien augmenter le chiffre d'affaires pour diminuer l'incidence des impôts, des charges, et des frais généraux.

Ce serait en effet une erreur de croire que la limitation des transports automobiles permettrait aux réseaux de relever leurs tarifs; ils ne feraient ainsi que freiner les échanges, augmenter le coût de la vie et leur chiffre d'affaires diminuerait.

Il ne faut pas fausser les conditions économiques; la concurrence est génératrice de progrès, un pays civilisé ne peut sciemment la supprimer.

### La diminution des frais d'exploitation.

Pour que les chemins de fer puissent continuer à offrir aux usagers des transports rapides, commodes et sûrs à un tarif suffisamment réduit pour les encourager à s'adresser à eux, il faut qu'ils réduisent leurs frais exagérés d'exploitation.

L'expérience et les statistiques prouvent que certaines lignes sont spécifiquement déficitaires. Leur chiffre d'affaires est insuffisant.

Deux solutions peuvent intervenir : le remplacement de ces lignes par un service régulier d'autobus ou l'utilisation des voies ferrées exploitées par des automotrices.

Il faut, en effet, proportionner le moyen de transport à la quantité de personnes ou de marchandises transportées, par conséquent utiliser des véhicules de faible capacité à une cadence étudiée en rapport avec les besoins de personnes et de marchandises à transporter.

Cars et camions sont tout indiqués pour résoudre ce problème.

Quant à l'automotrice, elle offre une solution tout aussi élégante. De faible capacité, légère, d'un prix de revient kilométrique très bas, elle a la rapidité, la souplesse et le confort du car.

On peut proportionner aisément le nombre d'automotrices à la quantité de personnes ou de marchandises à transporter.

Au lieu de voir un train complet partir presque à vide une fois par jour, on aura une, deux ou trois automotrices partant aux heures les plus convenables et qui transporteront un frêt important et rémunérateur.

Qu'on ne dise pas que l'éloignement des gares est un obstacle, l'automobile est loin d'assurer dans tous les cas le porte à porte.

La plupart du temps l'autobus s'arrête à un carrefour et les voyageurs qui vont le prendre sont obligés de faire un certain chemin soit à pied, soit à l'aide d'un autre véhicule pour se transporter à l'arrêt.

Les compagnies de transports sur route qui ont voulu créer des itinéraires déterminés pour passer dans certains villages ont dû demander des subventions à leur département pour couvrir les frais supplémentaires qui en résultent.

D'autre part, l'automotrice possède de telles qualités d'accélération et de freinage qu'il lui est possible de s'arrêter beaucoup plus fréquemment que les trains, sans diminuer notablement pour cela sa vitesse moyenne. Elle a donc la possibilité de prendre des voyageurs ou des marchandises à de petites haltes situées aux passages à niveau.

D'ailleurs, le rôle des automotrices s'étend au delà des lignes définitives; elles peuvent être employées comme complément sur les grandes lignes chaque fois qu'il y a intérêt, au lieu de faire partir un train complet à des heures relativement éloignées, de lancer sur la voie les éléments motorisés de ce train sous forme d'automotrices suivant une cadence plus rapprochée.

L'usager apprécie tellement la commodité et la rapidité des relations que les chemins de fer peuvent avoir l'assurance d'augmenter considérablement leur trafic le jour où l'usager saura qu'il y a, sur la direction qu'il veut emprunter, des départs suffisamment fréquents pour ne pas avoir à consulter l'indicateur et perdre un temps précieux à attendre l'heure du départ.

L'utilisation de l'automotrice est d'autant plus intéressante qu'elle décongestionne les routes encombrées par les transports en commun de personnes et de marchandises.

Enfin, l'automotrice est économique; elle a donc une incidence favorable sur le prix des produits et la déflation du coût de la vie.

### Liaison rail-route.

Qu'il s'agisse d'ailleurs de voyageurs ou de marchandises, de train lourd ou d'automotrice, il faudra toujours une liaison entre la gare ou la halte et l'usine, le magasin de livraison, la grange, le moulin, etc.

Cette liaison sera normalement assurée par l'automobile, c'est elle qui se chargera du racolage des marchandises et des personnes.

Qu'il s'agisse d'automobile appartenant à des services privés ou à des compagnies de chemins de fer, l'automobile apporte obligatoirement sa collaboration au rail.

En ce qui concerne les marchandises, un effort a été déjà fait en France pour généraliser l'emploi des containers.

Ces containers, chargés au lieu de production, placés sur les camions, doivent être rapidement déposés sur les wagons dont ils épousent les gabarits.

Des moyens mécaniques modernes doivent exister dans les gares pour rendre cette manutention rapide, sûre et économique.

Si l'emploi des containers était généralisé, si les gares, tout au moins des grands centres, étaient largement pourvues de wagons que l'on puisse obtenir sans formalités excessives, dotées d'un matériel suffisant de manutention; enfin si, grâce à une réorganisation des réseaux, le coût des transports par fer était suffisamment avantageux, on ne verrait plus sur les routes parallèles au rail ces transports routiers dont se plaignent les chemins de fer.

La libre concurrence jouant, l'usager ira au rail parce que le rail, dans ces conditions, lui donnera plus de satisfactions que la route.

### La coordination des transports.

Le rôle de cette coordination est donc de rechercher, dans tous les cas, la solution la plus économique : chemins de fer, automotrices ou transports routiers.

Il faudra un certain temps pour arriver à cette réorganisation, mais, d'ores et déjà, les lignes déficitaires seront supprimées, les transports en zigzag assurés par la route, les transports à longue distance confiés aux chemins de fer.

La route ne perdra pas sa vitalité car elle s'ouvrira davantage, non seulement aux touristes, mais encore aux transports légers, assurant le porte à porte et qui échappent obligatoirement au rail.

Si nous cherchons en effet à supprimer le déficit anormal des chemins de fer, ce n'est pas en amoindrissant l'apport de l'industrie de l'automobile dans l'économie nationale.

L'automobile doit vivre, le rail doit survivre dans l'intérêt général du pays.

### La question des impôts.

Qu'il s'agisse du chemin de fer ou de l'automobile, l'excès de fiscalité est un mal que nous avons les uns et les autres maintes fois signalé.

Il ne suffit pas de dégrever les chemins de fer en surchargeant l'automobile, pas plus que l'automobile ne demande à être dégrevée au détriment des chemins de fer.

Il est nécessaire cependant de rappeler qu'il y a environ 30 p. 100 de frais de transport intégrés dans le prix de chaque chose.

Il serait donc contraire à l'intérêt du pays d'appliquer des mesures fiscales pour freiner l'essor des transports automobiles. L'Etat aurait tout à y perdre.

L'automobile apporte au Trésor des ressources budgétaires totales de 7 milliards environ par an.

Elle assure un pouvoir d'achat à plus de 1.500.000 travailleurs en y comprenant toutes les industries qu'elle alimente.

Elle réalise un chiffre d'affaires de l'ordre de 27 milliards.

L'amoindrissement d'une telle industrie serait une faute économique que ne peut justifier le souci de la diminution du déficit des chemins de fer.

### La réglementation.

On a parlé de l'anarchie des transports, on a dit que l'automobile avait pu vivre libre jusqu'à présent, mais que son développement était tel qu'il fallait la réglementer.

Cette réglementation ne doit pas être également un moyen de freiner l'essor de l'automobile.

Cette condition étant posée elle doit être réalisée dans le sens de la sécurité qu'une nation policée doit assurer aux usagers de la route.

Les statistiques démontrent que les véhicules livrés par les usines possèdent actuellement des coefficients de sécurité tels qu'ils peuvent être mis hors de cause dans les accidents de la route, mais il faut que

la route elle-même s'adapte aux véhicules, car elle doit être faite pour eux comme le rail est fait pour le train.

Les réglementations de circulation doivent être étudiées avec la collaboration des services publics compétents, des constructeurs, des transporteurs, des usagers et de leurs groupements.

Les conducteurs doivent, en particulier, être physiquement et moralement aptes à conduire les véhicules qu'on leur confie.

Quant aux transporteurs en commun, ils doivent être soumis à une réglementation logique et cohérente qui soit de nature à éviter les abus, mais permettre à l'usager, par suite de la concurrence, de bénéficier des meilleurs prix de transport.

Il faut admettre aussi que les compagnies qui assurent un service public rationnel mais imposé peuvent être subventionnées (services des postes, colis postaux, etc.).

Cette réglementation doit avoir pour but de supprimer les excès qui font courir un risque aux usagers de la route : l'automobile a besoin de la sécurité de la route.

Elle doit donc avoir pour but de veiller à la qualité même des transports routiers et à leur exécution convenable et elle ne doit pas être instaurée dans le but de freiner l'automobile au profit des chemins de fer.

•  
•

Pour conclure, nous dirons que dans la vie moderne et en particulier dans les époques de ralentissement économique comme celle que nous subissons, tout doit être mis en œuvre pour augmenter le rythme des échanges; mettre des transports rapides de personnes et de choses à la disposition de tous au prix le plus réduit.

Le rail assurant à nouveau les transports pour lesquels il a été créé décongestionnera la route et la rendra plus sûre aux voitures de tourisme et aux véhicules utilitaires dont le rôle sera d'assurer les échanges rapides entre tous les centres agricoles et urbains non reliés par le rail, ou leur liaison avec la voie ferrée la plus proche.

La solution réside dans la collaboration intime du rail et de la route.

C'est donc dans ce but de collaboration que nous devons entreprendre la réalisation de la coordination et de la réglementation générale des transports.

## OBSERVATIONS PRÉSENTÉES PAR M. BLUM,

*Président de l'Union des Véhicules Industriels.*

*Extrait du compte rendu analytique de la séance de la Commission permanente du 20 novembre 1933.*

M. LEVEL a demandé que l'on entende les représentants des usagers. Or, je représente ici la plus ancienne et la plus importante association d'usagers de véhicules industriels, formée non seulement de transporteurs, mais aussi de propriétaires de camions automobiles.

Je dois dire qu'ils ont toujours fait leurs efforts pour collaborer avec la voie ferrée dans un plan commercial, mais ils se sont toujours trouvés en face d'une attitude qui n'a pas permis cette collaboration.

C'est pourquoi, si M. RICHEMOND a parlé au double titre d'usager et de contribuable, demandant qu'à ce sujet l'obligation de transporter soit respectée, je dois dire qu'il a peut-être raison au titre d'usager à qui l'on fournit des prestations au-dessous de leur prix de revient, mais qu'il a complètement tort au point de vue contribuable, étant donné que cela coûte 4 milliards par an qu'il faut payer. Le tout est de savoir si le service rendu vaut ce prix et si l'on ne peut pas l'avoir à meilleur compte.

Tant qu'on laissera aux compagnies l'obligation de transporter comme elles le font actuellement, il y aura du déficit et ce n'est pas dû à la concurrence automobile, mais à ce que, dans la période que nous traversons, les frais généraux d'exploitation pour les petites lignes et les petites gares sont devenus beaucoup plus élevés que les recettes que l'on peut légitimement espérer en tirer.

L'automobile n'a pas fait concurrence au chemin de fer par le trafic qu'elle lui a enlevé, mais par la crainte de s'en voir enlever davantage.

Actuellement, sur l'année dernière, le nombre de wagons chargés a baissé de 3 p. 100, alors que les recettes ont baissé de 6 p. 100, ce qui indique qu'il y a eu un abaissement général de tarifs, alors que les compagnies ont prétendu longtemps que leur déficit venait de ce que le Gouvernement les avait empêchées d'élever les tarifs et que ces tarifs n'ont été abaissés que sur leur demande.

Tout en se plaignant que l'obligation de transporter cause leur ruine, les compagnies ne font rien pour s'en débarrasser; il est certain que si cette obligation disparaissait, elles pourraient exploiter sans perte.

Or, pour concurrencer l'automobile, les compagnies doivent créer des trains de marchandises rapides, qui aillent plus vite que l'automobile. Si elles ont l'obligation de desservir toutes les gares, c'est complètement impossible; par conséquent, elles doivent, comme elles l'ont proposé, limiter le trafic aux gares centres. Mais pour cela, il faut habituer le public à ne venir qu'aux gares-centres, ensuite les autres se supprimeront toutes seules.

Or, quand les compagnies ont institué un tarif wagon-kilomètre, proposition que j'avais faite il y a trois ans à la Chambre de com-

merce internationale et au sujet de laquelle toutes les compagnies de chemins de fer européennes avaient prétendu que j'étais un visionnaire, elles se sont gardées de la proposer avec tous ses avantages.

Les tarifs wagon-kilomètre, containers, rail-route, ne devraient être applicables qu'aux grandes gares et non pas avec un minimum de 250 kilomètres par jour, comme maintenant, mais avec un minimum de 5 à 600 kilomètres, de façon à concurrencer réellement le camion.

Le jour où ces tarifs seront institués, des trains rapides de wagons-kilomètre, containers, rail-route, sillonneront les réseaux; toutes les marchandises amenées à ces gares-centres par des camions automobiles seront transportées rapidement, avec moins de matériel, puisque la vitesse de rotation sera plus grande, avec moins de temps perdu par le personnel et les compagnies, laissant à l'automobile le soin de centraliser le trafic dans ses gares, pourront supprimer les petites lignes et les petites gares que l'expérience aura montré inutiles.

Chaque fois que nous avons vu les compagnies faire un essai de collaboration, cela a été pour reprendre d'une main le trafic qu'elle abandonnait de l'autre et tendre ainsi à l'institution d'un monopole.

C'est cela que nous, les transporteurs, ne voulons pas accepter.

Les conversations pourraient avoir lieu entre les réseaux et nous pour organiser le partage du transport en France sur un plan commercial et c'est dans ce sens qu'il faut, à notre avis, diriger nos efforts plutôt que d'une réglementation qui sera bientôt désuète, étant donné les progrès que font actuellement ces deux genres de transport en pleine période d'instabilité.

**OBSERVATIONS PRÉSENTÉES PAR M. MARIAGE,**  
*Président de la Fédération Générale des Transports Automobiles.*

La Fédération générale des transports automobiles représente :

- 1° La Chambre syndicale des Exploitations urbaines et suburbaines;
- 2° La Chambre syndicale des Transports automobiles subventionnés;
- 3° La Chambre syndicale des Loueurs d'automobiles industriels.

Ces Chambres syndicales groupent respectivement :

a. Des entreprises de services publics de transports automobiles, urbains et suburbains, faisant l'objet de contrats avec des départements ou des communes;

b. Des entreprises subventionnées dont la majorité fonctionne sous le régime de la loi du 21 août 1923;

c. Des entreprises de transports libres, de camionnage et de location de véhicules industriels.

Le nombre des adhérents des trois Chambres syndicales est actuellement de 170 comprenant d'importantes exploitations et utilisant ensemble environ 8.000 véhicules automobiles.

La Fédération remercie le Conseil national économique de vouloir bien entendre ses représentants. Elle a pris connaissance du rapport préliminaire présenté par M. Jossé, maître des requêtes au Conseil d'Etat. Ce rapport constitue un remarquable exposé de la question.

La Fédération signalera les points sur lesquels elle est d'accord; elle se permettra de présenter des observations sur certaines opinions émises, mais seulement lorsque celles-ci concernent les entreprises et industries qu'elle représente. Enfin, pour répondre aux demandes exprimées par M. le Rapporteur, elle présentera des suggestions d'avenir.

### Observations générales.

La Fédération demande à préciser, dès le début, que, jusqu'à présent, il n'a jamais été établi par des chiffres précis que le déficit des chemins de fer était dû pour partie appréciable aux transports publics automobiles.

De 1913 à 1930, il y a augmentation considérable des trafics voyageurs et marchandises sur les grands réseaux. Les services de transports automobiles y ont beaucoup contribué par la puissance de leur rayonnement.

De 1930 à 1933, une partie de cette augmentation de trafic a été perdue pour de multiples causes :

- 1° Automobiles particulières;

- 2° Services de transports automobiles;
- 3° Voies navigables;
- 4° Aviation;
- 5° Disparition de certains éléments de trafic (notamment du fait des transports de force électrique);
- 6° Crise générale des affaires.

L'effet des deux premières causes est dû uniquement à la commodité du transport direct, qui constitue un progrès pour le public.

On doit signaler aussi que la sixième cause est probablement la plus importante.

Aucun chiffre précis n'a jamais été produit pour établir les effets respectifs de ces causes.

A notre avis, le déficit ne provient pas spécialement des variations de trafic qui existent entre les années 1913, 1930 et 1933, mais plutôt des augmentations de dépenses — sans doute indépendantes de la gestion des réseaux — qui n'ont pas été compensées par des tarifs mis au même coefficient de majoration que celui des charges de toute nature.

Dans les discussions relatives à la prétendue concurrence des services automobiles, il a été dit que l'automobile coûtait 4 milliards environ à la collectivité pour l'entretien des routes. Cette imputation à l'automobile est absolument inexacte et la Fédération conteste formellement les calculs qui ont été produits pour l'appuyer.

Si l'on considère plus particulièrement les services publics automobiles, on est obligé de constater qu'ils ne sont qu'une petite minorité parmi les usagers de la route. Vouloir faire la part de chaque catégorie d'usagers est impossible. Ce qu'il serait nécessaire de chiffrer, ce sont les économies de dépenses d'entretien des routes qui résulteraient de la suppression des services publics automobiles. La Fédération estime qu'un nouvel examen de la question devrait être entrepris avec toutes les précisions nécessaires.

### Situation actuelle des transports sur route.

Les transports automobiles sur route comprennent trois catégories :

a. Les transports privés effectués, selon la définition de M. JOSSE, par les industriels ou les commerçants pour leur propre compte avec des véhicules leur appartenant ou pris en location. Ces services sont simplement soumis aux prescriptions générales du Code de la route applicable à tous les véhicules automobiles.

On peut également ranger sous cette rubrique, toujours à la suite de M. JOSSE, les transports effectués par des entrepreneurs, à titre exceptionnel, tels que ceux nécessités par des cérémonies, des excursions saisonnières, etc.

b. Les exploitations libres de transports publics qui, indépendamment des prescriptions générales concernant tous les véhicules automobiles, sont soumises aux dispositions spéciales contenues dans le chapitre IV du Code la route.

c. Les services publics de transports assurés par des entreprises liées à des collectivités, départements ou communes, par un contrat avec cahier des charges. Indépendamment des prescriptions du Code

de la route, ces services publics sont soumis aux règles particulières que leur imposent les contrats qu'ils ont passés avec les collectivités.

En ce qui concerne les services publics de transport en commun par des véhicules attelés ou automobiles, l'article 34 du Code de la route oblige les entrepreneurs à déclarer au Préfet de leur département, le siège principal de leur établissement, le nombre de leurs voitures, celui des places qu'elles contiennent, leur destination, les jours et heures de départ et d'arrivée.

Ces dispositions ont permis, sur certains parcours, l'organisation d'un grand nombre d'entreprises, même sur des itinéraires où existaient déjà des services contractuels contrôlés par les collectivités.

Ces derniers services garantissent, pour une durée déterminée, la desserte régulière du trafic; ils sont tenus d'exploiter de bons et de mauvais itinéraires, d'assurer le service aux heures creuses comme aux heures de charge, de consentir des tarifs spéciaux à certaines catégories de voyageurs (ouvriers, mutilés, etc.) et de faire face à toutes les variations du trafic.

Les entrepreneurs libres, maîtres de leurs itinéraires, de leurs horaires et de leurs tarifs, choisissent les trafics rémunérateurs et laissent aux services contractuels la charge des lignes déficitaires, des heures creuses et des tarifs réduits; libre d'ouvrir, de modifier, de supprimer leur exploitation à leur seul gré, ils n'offrent à la collectivité aucune garantie de desservir le trafic.

Ils exercent ainsi une concurrence ruineuse à l'égard des entreprises contrôlées. Il y a là, sans aucun avantage réel pour l'ensemble du public, un véritable gaspillage économique.

S'il n'était porté remède à cette situation, on verrait inévitablement la disparition d'un grand nombre de services contractuels; les usagers seraient privés des garanties que leur offre une exploitation contrôlée, dans des conditions bien déterminées.

### Nécessité d'une réglementation.

La Fédération générale des transports automobiles estime qu'une réglementation des services publics automobiles s'impose pour de multiples raisons :

#### A. RAISONS DE SÉCURITÉ.

Pour assurer aux voyageurs, d'une part, et aux autres usagers de la route, d'autre part, les meilleures conditions de sécurité, la réglementation devrait porter :

1° Sur des prescriptions d'ordre technique concernant notamment le contrôle et l'entretien du matériel;

2° Sur l'obligation, pour les transporteurs, d'offrir toutes garanties, soit directement, soit par l'intermédiaire de compagnies d'assurances, pour la réparation des dommages causés aux tiers;

3° Sur le contrôle de la conduite des véhicules au double point de vue de l'aptitude des conducteurs et de la durée du travail de conduite qui leur est imposée;

4° Sur des règles spéciales à imposer à la circulation pour les itinéraires dangereux ou particulièrement encombrés.

## B. RAISONS RELATIVES À L'UTILISATION DU DOMAINE PUBLIC.

La réglementation des transports automobiles sur route peut aussi se baser sur le principe de l'utilisation du domaine public. Doit être libre, tout transport qui fait un usage normal de la voie publique, mais doit être réglementé et parfois même interdit, tout transport qui utilise la voie publique de façon anormale, en faisant de celle-ci le siège d'une exploitation commerciale, notamment par la création de points d'arrêt pour prendre et laisser des voyageurs.

Nous sommes entièrement d'accord avec M. Jossé lorsqu'il écrit : « ...en dehors des mesures qui peuvent être prises dans l'intérêt de la circulation, les autorités chargées de la police du domaine public peuvent, pour des considérations tirées d'une bonne utilisation du domaine, réglementer ces services (services publics automobiles) ».

### Nature de la réglementation.

#### A. VOYAGEURS.

La jurisprudence a formellement reconnu aux maires le droit, en vertu de leurs pouvoirs de police, non seulement de réglementer les services publics de transports en commun, mais encore de subordonner à la délivrance d'une autorisation, la création de services qui fonctionnent à l'intérieur de l'agglomération urbaine.

Or, les Préfets possèdent sur le territoire de leur département, non seulement en vertu des pouvoirs de police qu'ils tiennent des lois du 22 décembre 1789 et du 28 pluviôse an VIII, mais encore en vertu de l'article 99 de la loi du 5 avril 1884, des pouvoirs égaux à ceux que détiennent les maires sur le territoire de l'agglomération communale.

Forts des pouvoirs qui viennent d'être rappelés, un certain nombre de Préfets ont pris, ces derniers temps, des arrêtés soumettant les entreprises de transports au régime de l'autorisation.

La légalité de ces arrêtés a été parfois contestée.

La rédaction de l'article 34 du Code de la route prévoyant la simple déclaration a pu laisser place à quelque incertitude, étant donné que l'article 62 ne précise pas que le droit des Préfets de prescrire des mesures plus rigoureuses comprend le droit de substituer le régime de l'autorisation à celui de la déclaration.

Ce droit des Préfets étant certain, il conviendrait d'ajouter à l'article 62, *in fine*, la phrase suivante :

*« ...et notamment de subordonner à la délivrance d'une autorisation, la création des services publics automobiles de transports en commun ».*

Cette précision étant obtenue, l'autorisation toujours précaire et révoquée, pourrait être refusée ou retirée pour des raisons tirées de la police de la circulation ou de l'exploitation du domaine.

Toutes les fois que sur un itinéraire bien déterminé sur route, une collectivité aurait organisé, avec convention et cahier des charges, une exploitation permettant de servir tous les besoins du public, le Préfet ne pourrait pas donner de nouvelle autorisation.

### B. *Marchandises.*

Les raisons de sécurité prévues, pour la circulation routière, conservent toute leur valeur, même pour les entreprises qui transportent exclusivement des marchandises.

Par contre, les raisons basées sur l'utilisation du domaine (création de points d'arrêt et desserte régulière du trafic) n'existent que pour les services publics réguliers de transports de marchandises.

Tous les autres services de marchandises devraient rester entièrement libres.

### C. COORDINATION DES TRANSPORTS PAR VOIE FERRÉE ET DES TRANSPORTS SUR ROUTE.

M. JOSSE écrit :

« La réglementation la plus souple combinant la nécessité du régime de service public avec les avantages de l'initiative privée est celle qui soumet les entreprises à la simple autorisation. Elle permettrait déjà de remédier à la plupart des difficultés que nous avons rencontrées. L'autorisation pourrait en effet être refusée pour des motifs tirés soit de la police de la circulation, soit de la police du domaine, donc dans le premier cas si le service cause un danger ou une gêne pour la sécurité et la commodité du passage, dans le second cas si le besoin auquel le service se propose de pourvoir est déjà satisfait par les services existants, parce que, alors, la création du nouveau service ne sera pas justifiée par la bonne exploitation du domaine public. »

Nous sommes entièrement d'accord sur cette conception et nous avons déjà dit précédemment que là où il existe des services automobiles contractuels, le Préfet ne devrait pas autoriser de nouveaux services.

Cependant, il ne nous est pas possible de suivre M. JOSSE lorsqu'il écrit :

« Les services existants ce sont d'ailleurs tous les moyens de transports déjà mis à la disposition du public, services automobiles, voies ferrées, voies navigables. L'exploitation du domaine serait alors envisagée dans son ensemble, de manière à assurer la satisfaction de tous les intérêts en présence aux moindres frais pour la collectivité. »

En effet, notre Fédération estime que la législation actuelle permet aux Préfets d'organiser seulement les services publics automobiles sur les routes. Lorsque la réglementation précisée par un nouveau décret dans le cadre de la législation actuelle, sera réalisée, on pourra organiser la coordination avec les chemins de fer.

Nous reconnaissons volontiers qu'entre les services contractuels ou ceux régulièrement autorisés sur route dans des conditions très précises et les services sur voies ferrées ou sur voie navigable, des ententes devraient intervenir pour assurer une complète coordination.

M. JOSSE envisage ensuite un régime d'intervention plus accentué, tel que la concession avec cahier des charges permettant d'imposer certaines mesures touchant à l'exploitation; mais il pense que la forme juridique de l'autorisation paraît devoir suffire dans la plupart des cas.

Nous pensons cependant qu'il serait nécessaire à bref délai d'envisager une nouvelle loi organique pour les transports publics automobiles sur route.

Ces considérations générales étant exposées, nous allons, répondant à l'invitation qui nous a été faite, essayer de présenter quelques suggestions permettant d'établir le plus rapidement possible le statut des transports sur route.

### Suggestions d'avenir.

Nous avons défini au début du chapitre « Situation actuelle des transports sur route » les trois grandes catégories que nous résumerons comme suit :

- a. Les transports privés;
- b. Les exploitations libres de transports publics;
- c. Les services publics de transports.

La Fédération demande, d'accord avec M. le Rapporteur, que le régime actuel de liberté soit entièrement maintenu pour les transports privés. Ces transports rendent, en effet, les plus grands services au commerce et à l'industrie et même aux voies ferrées qu'ils alimentent en trafic.

Etant donné l'importance des frais de transport pour la détermination du prix de revient d'un très grand nombre de produits toute aggravaation des charges fiscales frappant ces transports aboutirait inévitablement à augmenter le coût de la vie.

En ce qui concerne les exploitations libres de transports publics, d'une part, et les services publics de transports, d'autre part, nous proposons une réglementation qui serait réalisée en trois étapes.

**1<sup>re</sup> ÉTAPE.** — *Amendement au Code de la route.* — Afin d'éviter la contradiction apparente qui existe entre le régime de la simple déclaration (article 34 du Code de la route) et les pouvoirs des Préfets visés à l'article 62, il serait nécessaire de spécifier par un nouveau décret que les Préfets, parmi les mesures plus rigoureuses qu'ils peuvent prendre, pourront subordonner à la délivrance d'une autorisation, la création des services publics automobiles de transports en commun.

**2<sup>e</sup> ÉTAPE.** — Un nouveau décret préciserait les principes à suivre par les Préfets pour accorder les autorisations en conformité de la législation actuelle.

Un modèle d'arrêté type serait joint, afin que les termes généraux des autorisations soient les mêmes dans tous les départements.

Dans cette réglementation, il serait précisé que le régime de l'autorisation s'applique sur des itinéraires bien déterminés pour lesquels les motifs de sécurité ou d'utilisation du domaine seraient parfaitement justifiés.

Il serait prévu la constitution de Commissions dont les membres seraient désignés par les Préfets. Ces Commissions, saisies des demandes d'autorisations, les étudieraient en fonction de l'intérêt général et entendraient les représentants des voies ferrées et autres services préexistants afin de réaliser, dans toute la mesure du possible, la coordination nécessaire entre les différents moyens de transports.

Sur les autres itinéraires, on maintiendrait le régime de la simple déclaration.

3<sup>e</sup> ÉTAPE. — Nous pensons qu'il sera nécessaire d'arriver aussitôt que possible à une troisième étape comportant une loi organique des services publics de transports en commun automobiles sur route.

La nouvelle loi préciserait les conditions requises pour constituer un service public automobile. Elle fixerait les principes des contrats d'exploitation avec cahier des charges.

C'est le Conseil général qui serait chargé, dans chaque département, de décider les itinéraires à desservir par des lignes classées service public. Il autoriserait le Préfet à signer, avec tels entrepreneurs choisis, des contrats d'exploitation avec cahier des charges sur les bases édictées par la loi.

Les contrats ainsi définis comporteraient, comme cela existe pour les réseaux urbains, un droit exclusif d'exploitation sur les itinéraires déterminés avec l'obligation de desservir tous les besoins du public.

Sur tous les itinéraires qui n'auraient pas été classés par le Conseil général comme itinéraires à service public et pour lesquels aucun contrat d'exploitation n'aurait été passé, on conserverait le régime de la déclaration avec des prescriptions relatives à la sécurité.

Dans le cas où le Conseil général classerait ultérieurement les itinéraires à service déclaré en service public, un délai serait accordé aux entreprises des services libres pour obtenir, par priorité et à conditions égales, le contrat d'exploitation sur le nouvel itinéraire classé.

Dans le cas où un itinéraire à service public serait emprunté par un nouveau service contractuel ou déclaré, ce nouveau service n'aurait pas le droit de trafic local sur la partie d'itinéraire du premier service public emprunté.

## CONCLUSIONS.

### 1<sup>re</sup> ÉTAPE :

Faire disparaître, par décret, dans la rédaction du Code de la route, l'opposition apparente qui existe entre les articles 34 et 62. (Voir texte précédemment indiqué.)

### 2<sup>e</sup> ÉTAPE :

*Pour des raisons de sécurité et de police du domaine, il faut régler les conditions des autorisations des Préfets et établir un arrêté type d'autorisation.*

### 3<sup>e</sup> ÉTAPE :

*Pour les mêmes raisons que ci-dessus et, en outre, par raison d'intérêt public, il paraît nécessaire qu'une loi organique définisse à bref délai les conditions des services publics automobiles et fixe les conditions des contrats d'exploitation et des cahiers des charges.*

## B. — LE CHEMIN DE FER.

---

### OBSERVATIONS PRÉSENTÉES AU NOM DES GRANDS RÉSEAUX DE CHEMINS DE FER.

---

Avant d'exposer son point de vue sur la politique des transports et les moyens de réaliser leur coordination, le Comité de Direction des grands réseaux de chemins de fer tient à assurer le Conseil national économique de son entier concours dans l'étude si importante qu'il a entreprise.

Le rapport préliminaire de M. JOSSE, auquel les réseaux rendent hommage, pose, en termes excellents, le problème des transports et indique, d'une manière complète, comment on s'est efforcé de le résoudre à l'étranger. Après avoir étudié le régime actuel des différents modes de transport et les conséquences qui en découlent, tant au point de vue de l'intérêt général qu'au point de vue, plus particulier, des charges de l'Etat, il expose clairement les diverses solutions possibles et les bases de la réforme indispensable.

Adoptant ce plan général, les réseaux feront connaître successivement leurs observations sur la situation actuelle des transports en France et leur avis sur les remèdes qui s'imposent.

#### CHAPITRE PREMIER.

##### La situation actuelle des transports.

Après avoir rappelé le régime auquel sont soumis aujourd'hui le chemin de fer, l'automobile, la navigation intérieure et la navigation aérienne, le rapporteur étudie les conséquences de ce régime en faisant particulièrement ressortir, d'une part, le désordre qui en résulte, d'autre part, les charges que ce même régime entraîne pour l'Etat.

Les réseaux sont complètement d'accord avec M. JOSSE sur les conséquences, désastreuses pour l'intérêt général, du régime actuel. L'anarchie des transports, que le rapporteur a su si heureusement mettre en relief, est un fait que personne ne peut plus contester aujourd'hui;

depuis longtemps, les représentants des chemins de fer ont attiré sur cette grave question l'attention des pouvoirs publics. Il est évident, au surplus, qu'un tel régime, du fait même qu'il a des répercussions néfastes sur l'équilibre financier des différents modes de transport et, notamment, du rail, aggrave les charges que l'Etat devrait supporter sous un régime normal.

Les réseaux croient cependant devoir compléter ou mettre au point quelques idées, concernant plus spécialement le chemin de fer, développées par M. JOSSE dans cette partie de son rapport.

### I. — *L'anarchie des transports.*

Les exemples typiques relevés par le rapporteur, tant pour le trafic voyageurs que pour le trafic marchandises, suffisent à montrer toute l'incohérence de notre régime actuel. Aucun plan, aucune idée rationnelle générale n'ont jamais été appliqués; aucune véritable « politique des transports » n'a encore vu le jour en France et les essais de coordination tentés par les réseaux, sur lesquels nous reviendrons dans la seconde partie de cet exposé, ne pouvaient résoudre complètement un problème dont la solution définitive appartient aux pouvoirs publics.

Si unanime que soit l'opinion sur l'état actuel des transports en France, les réseaux ne pensent cependant pas que le véritable aspect de la concurrence faite au rail par certains moyens de transport ait été suffisamment dégagé et que l'ampleur du mal ait été mesurée à sa réelle importance. Sans vouloir traiter le problème dans son ensemble, ils se contenteront de développer trois points qui leur paraissent à cet égard tout à fait caractéristiques : l'évolution récente de la concurrence de la navigation intérieure, l'importance du trafic déjà enlevé au rail par la route, enfin les conséquences de « l'écrémage » du trafic sur les recettes du rail.

#### 1° L'ÉVOLUTION DE LA CONCURRENCE DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE.

Tout en étant d'accord avec les observations générales du rapporteur sur l'anarchie des transports, les réseaux ne peuvent laisser citer comme un exemple de cette anarchie si patente le fait que « le chemin de fer, grâce à des prix fermes exceptionnellement réduits, rend inutile une voie navigable creusée et entretenue à grands frais » et laisser affirmer que le bon sens indique alors qu'il faut « restituer à la voie navigable un trafic qui en a été artificiellement détourné ».

Il s'est en effet produit, au cours de ces dernières années, dans le caractère de la concurrence entre le rail et la voie d'eau, et dans un sens tout à fait opposé à celui que pourraient laisser supposer de telles déclarations, une double évolution qu'il convient de marquer.

Avant la guerre, et même pendant les années qui l'ont immédiatement suivie, le trafic de la navigation intérieure était limité, en principe, au trafic échangé entre expéditeurs et destinataires situés les uns et les autres à proximité immédiate de la voie d'eau. Il s'était établi, d'autre part, entre le chemin de fer et la voie d'eau une sorte de *modus vivendi* par lequel cette dernière ne transportait que des matières pondéreuses, susceptibles de pouvoir supporter de longs délais de transport.

Il n'en est plus de même aujourd'hui; d'une part, le développement de la péniche automotrice a rendu possible un écrémage important

du trafic au détriment du rail; d'autre part, la liaison qui s'est établie entre l'automobile et la navigation intérieure a permis à cette dernière d'atteindre les expéditeurs et destinataires situés à une distance appréciable de la voie d'eau.

Le nombre de péniches à propulsion mécanique est passé de 738 en 1912 à 2.345 en 1931; le trafic assuré par ces péniches est passé de 368 millions de tonnes kilométriques en 1927 à 587 millions de tonnes kilométriques en 1928, soit une augmentation de 62 p. 100.

Grâce à la péniche automotrice, la navigation intérieure a pu s'attaquer, en particulier, à des trafics pour lesquels la durée du transport présente une importance essentielle; on se rappelle que certains incidents de la grève récente de la batellerie sur les voies navigables du Nord se sont produits à propos de péniches chargées de malt qu'il fallait, sous peine de détérioration de la marchandise, transporter en cinq jours.

La voie d'eau a pu également prendre de plus en plus au rail une quantité de marchandises chères; machines agricoles, cotons, pommes de terre, farines, blés, sucres, etc.

En 1930, sur 25.700 tonnes de sucre importées, le réseau de l'Etat n'en a transporté que 2.600, la navigation assurant l'acheminement du reste. Dans la même année, 21.500 tonnes de coton importées par Le Havre ont été confiées aux bateaux automoteurs, alors que le trafic du coton était auparavant exclusivement assuré par le chemin de fer. La presque totalité des blés reçus du Havre par les Moulins de Pantin, Corbeil et Ivry (106.000 tonnes sur 111.500 tonnes en 1930) est aujourd'hui confiée à la navigation intérieure. Qu'il s'agisse encore des papiers de la vallée de l'Aa sur la région parisienne, des sucres de la région du Nord, on pourrait multiplier les exemples de cet écrémage systématique du trafic jusque-là réservé au rail.

L'extension des zones d'action de la batellerie lui permet également de transporter maintenant des charbons de la région du Nord jusqu'à destination de localités situées à 20 kilomètres de l'Oise; la liaison de la voie d'eau et de l'automobile, que nous signalions plus haut comme une des caractéristiques de l'évolution de la concurrence faite au rail par la navigation intérieure, permet encore à cette dernière d'assurer, par exemple, le transport des eaux minérales de Vichy et de Vittel sur la région parisienne.

On voit toute l'importance de cette concurrence, artificielle d'ailleurs, puisque c'est l'Etat qui fait construire et entretient les canaux à grands frais, pour ne recevoir en compensation que des sommes infimes; si bien qu'en définitive, outre les dépenses considérables nécessaires à l'entretien et au fonctionnement de la voie d'eau, le budget supporte la part du déficit des réseaux imputable à cette dernière.

La liberté complète dont jouit la navigation intérieure pour la fixation de ses prix de transport, alors que le chemin de fer est lié par les nombreuses sujétions tarifaires sur lesquelles nous reviendrons, suffirait à montrer, par ailleurs, que, dans cette lutte de trafic, la navigation intérieure peut user d'armes singulièrement plus efficaces que celles du chemin de fer.

On peut en donner un exemple caractéristique par l'examen des variations, au cours d'une année, des tonnages transportés par le fer et la voie d'eau et des prix offerts par les deux modes de transport, pour le trafic des charbonnages du Nord et du Pas-de-Calais sur la région parisienne.

Alors que le prix moyen du fer pour ce trafic demeure le même

toute l'année, le prix moyen du transport par eau s'abaisse d'environ 25 p. 100 au cours de l'été; durant la même période, le tonnage transporté par fer décroît sensiblement, alors que le tonnage transporté par eau est presque doublé. C'est-à-dire qu'en hiver, quand les conditions du transport sont plus difficiles, la navigation relève ses prix, et qu'en été, quand le transport est plus facile, elle les abaisse, ce qui lui permet d'enlever au rail une part importante du trafic.

Loin de détourner artificiellement le trafic de la navigation intérieure, le chemin de fer ne peut plus lutter à armes égales contre cette dernière. Il est indispensable pour l'intérêt général de rétablir, dans toute la mesure du possible, entre les deux moyens de transport, une égalité commerciale aujourd'hui disparue.

## 2° L'IMPORTANCE DE LA CONCURRENCE DE LA ROUTE.

La caractéristique essentielle de la concurrence de la route est qu'elle s'exerce en toute liberté dans la quasi totalité des régions desservies par le chemin de fer. Il en résulte des pertes de recettes considérables pour le rail, sur lesquelles les réseaux croient devoir apporter quelques renseignements; quelque approchées que soient nécessairement de telles évaluations, elles suffisent pour permettre de juger toute la profondeur du mal et l'urgence d'y parer.

Il faut distinguer, à cet effet, le trafic voyageurs et le trafic marchandises.

### *Trafic voyageurs.*

La baisse du trafic voyageurs par fer est déjà ancienne et importante. Le nombre de voyageurs-kilomètre est demeuré, depuis 1921, avec les oscillations que fait apparaître tout phénomène économique, sensiblement constant (sauf une baisse sensible en 1932, due surtout à la crise économique); alors que, par exemple, l'indice de la production industrielle s'élevait de 78 p. 100 entre 1922 et 1929 et que, durant cette même période, le trafic des marchandises transportées par fer en petite vitesse s'élevait lui-même de 47 p. 100. Il y a là des discordances que peut seule expliquer la concurrence automobile.

Les réseaux avaient déjà pu évaluer, en 1931, à environ 400 millions (1), sur le seul trafic voyageurs, la perte annuelle de recettes entraînée par le développement de l'automobile. Mais, depuis cette date, la concurrence de l'automobile a pris un très grand essor, notamment autour de Paris et des grandes villes de province.

L'almanach 1934 d'une grande entreprise de transport de voyageurs indique qu'au 30 juin 1933, cette seule entreprise exploitait, autour de Paris, 49 lignes d'une longueur totale de 3.600 kilomètres, le kilométrage parcouru chaque jour étant de 65.000 kilomètres; d'après le même document, la même entreprise exploitait à la même date, dans toute la France, 126 lignes d'une longueur de 9.736 kilomètres et transportait quotidiennement 36.000 voyageurs.

Au début de 1933, il existait déjà 54 services d'autobus concurrents du chemin de fer au départ de Lyon, 24 au départ de Rouen, 22 au départ de Marseille, un nombre important au départ de nombreuses

---

(1) Réponse au rapport de M. FOURNIER.

autres villes de province : Bordeaux, Le Havre, Rennes, Nantes, Caen, Limoges, Toulouse, etc.

Il n'est pas douteux qu'à eux seuls, ces services suburbains entraînent plusieurs dizaines de millions de pertes annuelles nouvelles pour le chemin de fer; la perte accusée en 1931 sur le trafic voyageurs est donc très largement dépassée aujourd'hui.

### *Trafic marchandises.*

L'absence de toutes statistiques suffisamment approchées sur le trafic automobile de marchandises rend difficile une évaluation précise du tonnage déjà enlevé au rail par l'automobile; il suffit toutefois de parcourir les routes pour être frappé de l'importance de plus en plus grande que prend le transport des marchandises par camion.

Cette importance peut d'ailleurs être mise en relief par le développement du nombre des camions en circulation et, surtout, par le développement du tonnage total ainsi offert aux transports de marchandises par route. Le nombre de camions, camionnettes et appareils analogues est passé de 201.000 en 1924 à 306.000 en 1927, à 411.000 en 1930 et 434.000 en 1932 (1); mais l'augmentation du tonnage offert aux transports est encore beaucoup plus importante, car les camions à fort tonnage se sont surtout développés au cours de ces deux ou trois dernières années; d'après les renseignements publiés annuellement par la maison Michelin dans sa brochure « Des faits et des chiffres sur l'automobile en France », la proportion des camions de *trois tonnes et au-dessus* par rapport au nombre total de véhicules industriels fabriqués chaque année, serait de 14 p. 100 en 1929, 15 p. 100 en 1930, 16 p. 100 en 1931, alors qu'en 1932, la proportion serait de 20 p. 100 pour les seuls camions de *plus de trois tonnes*. Il est bien certain que des moyens de transport aussi importants ne demeurent pas inutilisés.

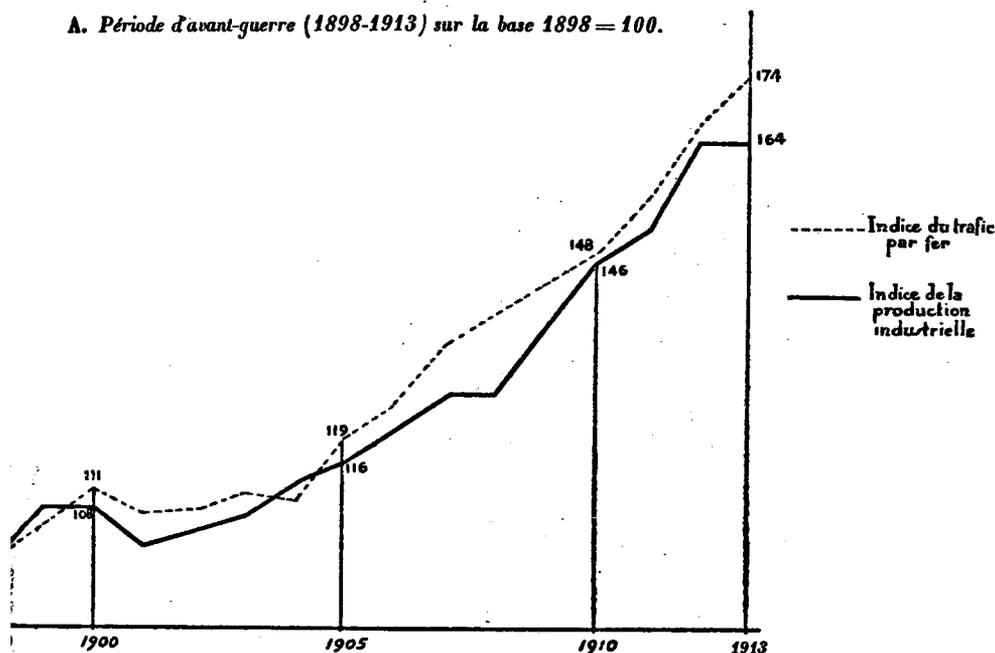
Le rapporteur a relevé de nombreux exemples de la concurrence abusive faite, au point de vue du transport des marchandises, au rail par le camion. Il serait facile de les multiplier : 300.000 tonnes de vins sont actuellement transportées chaque année par la route au départ des départements vinicoles de la région du Midi, ce qui entraîne pour les réseaux une perte annuelle d'environ 28 millions; la concurrence automobile enlève encore au rail annuellement plus de 90.000 tonnes de transports par charges complètes entre Paris et Marseille, Paris et Lyon, Lyon et Marseille, près de 50.000 tonnes d'eaux minérales de Vichy ou de Vittel à destination de Paris, environ 125.000 tonnes de bois — soit la moitié du trafic — au départ des Landes, plus de 70.000 tonnes de transports divers (soieries, tissus, parfumerie, vins, viandes, papiers) entre Paris, Rouen et Le Havre... Faut-il rappeler également l'abaissement continu de la part du fer sur le trafic des bestiaux à destination de Paris? Le nombre de têtes d'animaux de toutes catégories (bœufs, vaches, veaux, porcs, moutons) transportées par camions à Paris représente 3,6 p. 100 en 1927, 12,4 p. 100 en 1928, 13,7 p. 100 en 1929, 16,5 p. 100 en 1930, 25,1 p. 100 en 1932 du nombre total de têtes transportées, soit par le fer, soit par la route; la part du fer est ainsi tombée en cinq ans de 91 p. 100 à 75 p. 100 du trafic total.

---

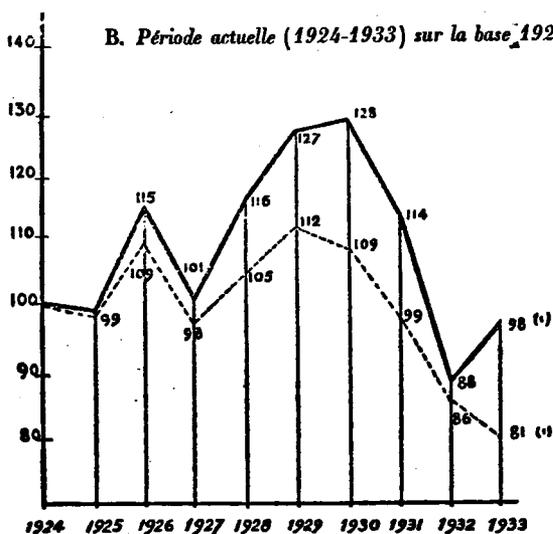
(1) Statistique générale de la France, Bulletin de juillet-septembre 1933.

## COMPARAISON DES INDICES DE LA PRODUCTION INDUSTRIELLE ET DU TRAFIC PAR FER EN PETITE VITESSE.

A. Période d'avant-guerre (1898-1913) sur la base 1898 = 100.



B. Période actuelle (1924-1933) sur la base 1924 = 100.



(1) Évaluation provisoire d'après les résultats des 8 premiers mois de l'année

On peut encore mettre suffisamment en évidence le développement de la concurrence faite au chemin de fer par l'automobile en comparant le trafic par fer avec l'indice de la production industrielle publié par l'Annuaire statistique de la Statistique générale de la France; cet indice suivait, avant l'apparition de la concurrence automobile, des variations sensiblement parallèles à celles du trafic par fer, comme le montre le graphique (A) ci-joint, dressé pour la période de 1898 à 1913.

Au contraire, le même rapprochement pour les années qui ont suivi la guerre, concrétisé à partir de 1925 (1) par le graphique (B) ci-joint, montre que, depuis ces dernières années, ce parallélisme est rompu. A partir de 1927, en particulier, la courbe du trafic par fer descend sensiblement au-dessous de la courbe de l'indice de la production industrielle — *alors qu'elle se maintenait, avant-guerre, régulièrement au-dessus* — et l'écart va, toujours dans le même sens, s'accroissant chaque année jusqu'en 1930 où il est déjà important. Toutefois, la crise qui frappe inévitablement davantage la production industrielle que l'ensemble des échanges par fer intervient, en 1931 et 1932, pour réduire les écarts, qui réapparaissent très accusés, en 1933.

Il n'existe guère d'autre motif que la concurrence automobile qui puisse expliquer, entre 1925 et 1930, ce changement de sens et cet accroissement de l'écart entre les deux courbes. Si la méthode est d'emploi trop délicat pour permettre de mesurer avec quelque exactitude l'importance du trafic enlevé au fer, les constatations qu'on en tire viennent à l'appui des faits signalés plus haut pour ne laisser aucun doute sur le développement continu de la concurrence faite au chemin de fer par l'automobile en matière de transport de marchandises.

Les sondages effectués dans diverses régions ou sur certains trafics particuliers permettent d'évaluer à 600 millions au moins la perte de recettes en résultant pour les réseaux.

Sans doute le chemin de fer ne pouvait-il espérer voir apparaître et se développer un nouveau moyen de transport comme l'automobile constituant, dans de nombreux cas, un progrès technique certain, sans lui abandonner une certaine part de son trafic, notamment de son trafic voyageurs. Mais l'anarchie, dans laquelle s'exerce la concurrence de la route, a déjà porté la perte des recettes des réseaux à un montant tel que personne ne saurait nier l'urgence d'apporter enfin en France un peu d'ordre dans cette concurrence, comme on l'a déjà fait à l'étranger.

### 3° L'ÉCRÉMAGE DU TRAFIC ET SES CONSÉQUENCES.

La tarification actuelle du chemin de fer repose plutôt, on le sait, sur la notion de la valeur de la marchandise que sur celle du prix de revient proprement dit du transport; lorsqu'il examine les raisons du « coût des transports », le rapporteur estime à ce sujet que les causes

---

(1) L'indice de la production industrielle s'étant élevé d'une façon tout à fait anormale entre 1921 et 1925 — majoration de 100 p. 100 — par suite, en particulier, du gros effort de reconstruction industrielle des régions dévastées, il convient d'éliminer cette période pour la comparaison qui nous occupe.

du développement de la tarification *ad valorem* sont plus sociales qu'économiques.

Les Réseaux croient devoir faire observer, sur ce point, que la tarification *ad valorem* du rail s'est avérée conforme à l'intérêt général, non seulement au point de vue social, mais encore au point de vue économique. Il n'y a aucun doute, en particulier, qu'en avantageant le transport des marchandises pondéreuses et des matières premières, elle n'ait donné un essor considérable à l'industrie nationale.

Mais il est évident qu'une telle tarification devait provoquer, dès l'apparition ou le développement de nouveaux modes de transport dont la tarification, entièrement libre et soustraite par conséquent à toute préoccupation d'intérêt général, n'était fondée que sur le prix de revient du transport, ce que l'on a appelé l'écrémage du trafic, c'est-à-dire le report, sur le nouveau mode de transport concurrent, des marchandises de valeur importante, payant donc sur la voie de fer un prix de transport relativement élevé.

Par suite de la tarification *ad valorem* du rail, l'entrepreneur de transport par automobile ou par bateau automoteur se trouve dans la possibilité de transporter, avec les mêmes frais, mais moyennant un prix plus élevé, quoique encore inférieur à celui du chemin de fer, certaines marchandises plutôt que d'autres; pouvant, par ailleurs, faire son choix entre les marchandises à transporter, il se jette nécessairement sur celles qui lui assurent le plus de profit.

La conséquence de cet écrémage est une diminution anormale de la recette moyenne par tonne kilométrique sur le chemin de fer.

On constate effectivement, alors que cette recette est demeurée sensiblement constante en 1928, 1929 et 1930, qu'elle s'est abaissée de 0 fr. 2438 à 0 fr. 2321 entre 1930 et 1932, ce qui correspond, pour un trafic de 33,4 milliards de tonnes kilométriques, en 1932, à une nouvelle perte de recettes de l'ordre de 400 millions pour le rail.

Sans doute, observait-on avant la guerre, pour le plus grand avantage du public et de l'économie générale, un abaissement continu de la recette moyenne par tonne kilométrique de marchandises. S'il est bien certain qu'un tel abaissement est parfaitement justifié et souhaitable dans une période de prospérité économique et de hausse du trafic, ce qui était le cas avant-guerre, il est anormal, dans la période de dépression exceptionnelle actuelle et alors que le chemin de fer, à la suite d'une perte de trafic de 27 p. 100, accuse un déficit annuel d'exploitation qui va atteindre 4 milliards, que le rail ait été ainsi amené à supporter, par la concurrence abusive des autres modes de transport, une nouvelle perte de recettes aussi importante.

Nous ajouterons que l'automobile, notamment, enlève de préférence les courants de trafic suivis et équilibrés dans les deux sens du parcours, qui constituent, en raison du faible prix de revient de leur transport, les trafics les plus rémunérateurs pour le rail. L'étude de la concurrence automobile en matière de marchandises montre en effet qu'elle ne se développe en général d'une manière importante que lorsqu'il est possible de trouver du frêt de retour régulier permettant une utilisation aussi complète que possible du matériel de transport.

Ainsi s'établit, aussi bien par l'écrémage qui résulte de la différenciation des tarifs que par celui qui concerne spécialement les courants de trafic les plus faciles à assurer, une sélection qui amène à l'automobile ou à la péniche automotrice les transports les plus rémunérateurs et ne laisse au chemin de fer que les moins avantageux.

En présence de cette concurrence abusive, se développant sans frein ni règle, les prix spéciaux que le chemin de fer est obligé de consentir

pour conserver certains transports et qui interviennent aussi dans l'abaissement signalé plus haut du produit moyen de la tonne kilométrique, constituent le seul moyen pour le rail de ne pas perdre un trafic beaucoup plus important; ils deviennent, par suite, absolument nécessaires. Comme le remarque justement M. Jean TOURTÈ, dans la partie de l'étude reproduite par M. JOSSE, mieux vaut évidemment perdre quelque chose que tout.

.....  
Les exemples cités par le rapporteur, ainsi que les observations qui précèdent, montrent toute la gravité du mal. Chaque jour qui s'écoule aggrave d'ailleurs singulièrement la situation. L'allure du trafic par fer, au cours des neuf premiers mois de 1933, est, à cet égard, assez décevante. Alors que l'indice de la production industrielle se relève sensiblement depuis la fin de 1932 et accuse déjà, depuis juin 1933, un relèvement de près de 17 p. 100 par rapport à l'indice moyen de 1932, les recettes du rail sont pratiquement stabilisées, depuis février 1933, à 27 p. 100 au-dessous des recettes correspondantes des deux dernières années considérées comme normales (1929 et 1930). Par rapport aux mois correspondants de 1932, la baisse actuellement constatée du trafic de 1933 est de 6 p. 100.

Il est grand temps, on le voit, d'apporter enfin les remèdes efficaces à cette anarchie désordonnée dans laquelle se débattent aujourd'hui les transports, pour le plus grand dommage de l'économie nationale.

## II. — *Les charges que les transports entraînent pour l'État.*

Une étude reproduite par le rapporteur examine successivement ce que les transports coûtent déjà à l'État, ce qu'ils lui coûteront demain, pourquoi ils lui coûtent et, enfin, les conséquences nationales de leur superposition. Cet examen est précédé d'une observation générale qui écarte toute comparaison des charges nettes que font peser les divers moyens de transport soit sur les contribuables, soit sur les usagers, une telle comparaison paraissant, à l'auteur, répondre à des préoccupations de justice fiscale et non à un problème d'économie financière.

Les réseaux ne voient pas la possibilité d'adopter sans réserve cette manière de voir qui n'envisage qu'un aspect du problème.

Sans doute l'État paye-t-il effectivement, pour le chemin de fer, des annuités diverses (1); pour l'automobile, des dépenses de voirie; pour la navigation intérieure, des dépenses d'aménagement et d'entretien des voies navigables; pour la navigation aérienne, des frais d'établissement divers et d'importantes subventions.

Mais, il serait inexact d'en conclure que le montant de ces sommes, qui forme un total impressionnant représentant le 1/5 des dépenses publiques, demeure en définitive à la charge de l'État ou, ce qui revient au même, de l'ensemble des contribuables.

Il est en effet indispensable, pour avoir une vue exacte de la question, de tenir compte, en contre-partie de ces charges, d'une part, des impôts spéciaux que, seuls, les usagers de tel ou tel moyen de transport versent à l'État et qui n'atteignent pas les autres branches de

---

(1) Nous ne parlons pas des frais de contrôle qui sont inférieurs aux sommes versées à ce titre par les Réseaux à l'État.

l'activité nationale, d'autre part, des services divers que tel ou tel moyen de transport assure gratuitement, au profit de l'Etat. Si, en compensation d'une charge annuelle de 1 milliard pour l'Etat, un moyen de transport verse à ce dernier soit au titre d'impôt spécial ne frappant pas les autres branches de l'activité nationale, soit au titre de redevances ou de recettes d'ordre en atténuation de dépenses, soit enfin sous forme de prestations gratuites, cette même somme de 1 milliard, il est bien évident qu'il ne coûte rien, en réalité, à l'Etat, ni au contribuable.

Il faudra, bien entendu, se borner à déduire des dépenses de l'Etat les impôts véritablement « exclusifs » à telle ou telle industrie de transport et ne frappant pas les autres branches de l'activité générale (1). Les autres impôts généraux payés par une industrie de transport représentent, en effet, la contribution légitime de cette industrie aux frais généraux du pays et ne sauraient, par suite, être déduits pour la comparaison qui nous intéresse.

Si, en présence des dépenses d'entretien importantes des canaux et voies navigables ou des subventions versées par l'Etat à la navigation aérienne, les impôts spéciaux payés par la navigation intérieure et la navigation aérienne, ainsi que les avantages gratuits que l'Etat en retire sont relativement peu importants, il est loin d'en être de même pour le chemin de fer et pour l'automobile. On n'a donc plus le droit d'écarter délibérément, comme le fait l'étude rappelée, l'évaluation « des sommes nettes » qui pèsent sur les contribuables ou les usagers, car ce sont précisément ces « sommes nettes » qui constituent le coût réel, pour la collectivité, du mode de transport. Il ne s'agit pas, dans de telles évaluations, de préoccupations de justice fiscale, mais bien de la position exacte du problème de pure économie financière que représente la recherche du coût réel pour la collectivité de tel ou tel mode de transport.

Si donc, en ce qui concerne la navigation intérieure et la navigation aérienne, les réseaux sont sensiblement d'accord avec les conclusions de l'étude reproduite par le rapporteur, ils ne sauraient accepter ses conclusions ni pour le rail, ni d'ailleurs pour l'automobile et ils croient devoir résumer, pour chacun de ces deux modes de transport, le véritable aspect de la question. En fait, comme nous allons le montrer, loin de coûter à l'Etat, le chemin de fer lui rapporte encore annuellement des sommes importantes et l'automobile semble à peu près rembourser à l'Etat la totalité des dépenses qu'il lui impose.

### 1° LE CHEMIN DE FER.

L'étude reproduite par le rapporteur évalue à 2 milliards les dépenses supportées en 1932 par l'Etat du fait de l'exploitation des chemins de fer, en englobant les sommes dépensées à titre définitif et à titre remboursable.

Cette évaluation comprend d'ailleurs une somme de 100 millions environ pour les voies ferrées d'intérêt local, dont les grands réseaux ne tiendront pas compte, se bornant à rechercher ci-dessous ce qu'ils

---

(1) Notons, en passant, que les impôts « exclusifs » à un mode de transport ne sauraient précisément trouver une justification éventuelle que dans les charges spécialement imposées à l'Etat par le mode de transport considéré.

peuvent coûter — ou, plutôt, ce qu'ils rapportent — eux-mêmes à l'Etat.

Même ramenée à 1.900 millions, l'évaluation du rapporteur est trop élevée; l'étude reproduite surestime, notamment, les charges supportées par l'Etat, en 1932, pour les emprunts émis en couverture des déficits antérieurs.

Le dépouillement des sommes inscrites au budget de l'Etat, à celui de la Caisse autonome d'amortissement et à certains comptes du Trésor, au seul titre des grands réseaux de chemins de fer, donne, pour l'année civile 1932, les résultats suivants :

Annuité au titre du Ministère des Finances (chap. 19) .....	32 millions.
Part d'amortissement des annuités au titre du Ministère des Finances, prise en charge par la Caisse autonome.....	13
Annuités au titre du Ministère des Travaux publics (chap. 108 à 113, 124 et 125).....	343
Annuités des emprunts émis par les grands réseaux pour couvrir les insuffisances des exercices <i>postérieurs</i> à 1926 (travaux publics, chap. 113) .....	120
Annuités des insuffisances des exercices <i>antérieurs</i> à 1926 (art. 208 de la loi de finances) ..	450
Etudes et travaux de chemins de fer exécutés par l'Etat (chap. 116, travaux publics).....	96
Frais de contrôle (travaux publics, chap. 31 <i>bis</i> à 39 <i>bis</i> et 45).....	18
<b>TOTAL.....</b>	<b>1.072 millions.</b>

Mais il est nécessaire, nous l'avons dit, pour évaluer ce qu'en réalité le chemin de fer coûte — ou rapporte — à l'Etat, de tenir compte, en premier lieu, en contre-partie de ces dépenses supportées par l'Etat du fait du chemin de fer, des ressources que celui-ci lui procure, sous forme d'impôts spéciaux n'atteignant pas les autres branches de l'activité nationale ; tel est le cas de l'impôt sur les transports (1), du droit de timbre des récépissés et des redevances pour frais de contrôle.

Il convient, en second lieu, de tenir compte des avantages que le chemin de fer assure à l'Etat par le transport gratuit ou à prix réduit de certains de ses agents, du courrier postal, etc. Peu importe, en effet, que ces charges aient été acceptées par le fer, elles n'en constituent pas moins une dépense réelle qu'il supporte pour le compte de l'Etat, déchargeant d'autant le contribuable.

Or, en 1932, année durant laquelle l'Etat a eu à supporter une dépense d'environ 1.070 millions du fait des grands réseaux d'intérêt général, on observe que les mêmes grands réseaux ont, de leur côté, versé à l'Etat, au titre d'impôt spécial, ou lui ont consenti, au titre

---

(1) Nous ne tiendrons pas compte, en particulier, de l'impôt sur les titres qui frappe toutes les branches de l'activité nationale et ne constitue donc pas, à proprement parler, un impôt « spécial » au chemin de fer.

d'avantages gratuits, une somme totale d'environ 2.490 millions, se décomposant ainsi :

Impôts sur les transports.....	1.463 millions.
Droit de timbre sur les récépissés.....	71
Redevance pour frais de contrôle.....	26
Economies réalisées sur les transports des administrations publiques .....	928
<b>ENSEMBLE.....</b>	<b>2.488 millions.</b>

En déduisant de ce montant de 2.490 millions la somme de 1.070 millions que l'Etat a décaissée, en 1932, pour le compte des chemins de fer d'intérêt général, on voit, que même au cours d'une année de dépression économique sans exemple, l'Etat a retiré en fait, des chemins de fer d'intérêt général, un bénéfice net de l'ordre de 1.420 millions représentant à peu de choses près le montant total de l'impôt sur les transports.

## 2° L'AUTOMOBILE.

Le rapporteur rappelle que les sommes affectées annuellement par le pays à ses routes et chemins s'élèvent, à l'heure actuelle, à 5 milliards.

Mais il faut tenir compte :

D'une part, de ce que la totalité des dépenses des routes ne saurait, en équité, être attribuée à l'automobile;

D'autre part, du montant des impôts spéciaux payés par ce mode de transport.

La part des dépenses de voirie imputable à l'automobile atteint certainement aujourd'hui 4 milliards. Les études publiées par les divers groupements automobiles imputent généralement à l'automobile la différence entre les dépenses actuelles des routes et les dépenses des routes avant l'apparition de l'automobile, majorées du coefficient d'augmentation des travaux depuis cette date. Mais cette méthode d'évaluation — qui donne déjà un total de 3.400 millions environ, d'après les calculs de certains représentants de l'automobile — oublie que l'automobile s'est également « substitué » à d'autres moyens de transport; il est donc nécessaire de lui imputer également, en sus des 3.400 millions de dépenses supplémentaires des routes, une large part des dépenses autrefois entraînées par les autres moyens de transport. De quelque façon que l'on veuille procéder, il n'est pas possible d'aboutir, au total, à une dépense inférieure à 4 milliards.

Cette dépense, au surplus, est appelée à s'accroître sensiblement dans l'avenir; des crédits importants, non décomptés dans la somme de quatre milliards, sont déjà prévus, on le sait, pour l'aménagement et l'élargissement des routes dans le plan d'outillage national en préparation et, d'autre part, plusieurs collectivités locales engagent déjà des dépenses très importantes pour l'éclairage des routes, qui constituent pour l'avenir des engagements considérables et dont il est à craindre que l'Etat n'ait à supporter un jour en partie la charge.

En regard de cette charge annuelle spéciale de quatre milliards déjà imposée à l'Etat par l'automobile, il faut placer le montant des impôts spéciaux payés par ce mode de transport. Mais, bien entendu, pour les raisons que nous avons déjà exposées et comme nous l'avons fait

pour le chemin de fer, il ne faut tenir compte ici que des impôts véritablement « exclusifs » à l'automobile, ne frappant pas l'ensemble des autres branches de l'activité nationale. Les impôts généraux payés par l'automobile, au titre des patentes, des bénéfices industriels et commerciaux, de l'impôt sur le chiffre d'affaires, de la taxe de luxe et de divers impôts indirects représentent sa participation aux frais généraux du pays autres que les dépenses des routes. C'est la raison pour laquelle le chiffre de six milliards et demi d'impôts annuels payés par l'automobile, lancé sans explication dans l'opinion publique, repose au moins sur une confusion; il comprend, en effet, à la fois impôts généraux et impôts spéciaux.

Les seuls impôts véritablement exclusifs à l'automobile sont ceux qui frappent les essences (droits de douane compris), la circulation, les permis de conduire; on peut y ajouter les prestations (1). Leur montant s'est élevé, en 1932, à environ 3.600 millions se décomposant comme suit :

Taxes sur l'essence et le benzol.....	2.300 millions env.
Taxes de circulation.....	1.200 —
Taxes sur les permis de conduire.....	30 —
Prestations .....	100 —
<b>TOTAL.....</b>	<b>3.630 millions env.</b>

L'automobile n'a donc pas encore tout à fait payé, en 1932, la part qui lui était légitimement imputable dans les dépenses des routes; si on tient compte toutefois des nouveaux impôts établis par la loi du 28 février 1933, on voit qu'il est très vraisemblable d'admettre que l'automobile verse aujourd'hui à l'Etat, sous forme d'impôts spéciaux, à peu près sensiblement ce qu'il lui coûte.

Ainsi donc l'Etat, pour l'instant, est encore loin de supporter des charges effectives pour les deux grands modes de transport que constituent le rail et la route puisqu'il couvre à peu près ses frais du côté de la route et qu'il perçoit au contraire, du côté du rail, un bénéfice net de l'ordre de 1.420 millions, montant sensiblement égal à celui de l'impôt sur les transports.

Les Réseaux, sous ces réserves qui s'imposaient, sont d'accord avec le rapporteur quand il examine les causes d'augmentation probable dans l'avenir du « coût des transports » et les conséquences qui résultent, pour l'économie nationale, de la superposition des divers moyens de transport.

Il est certain, en particulier, que, ni au point de vue économique ou social, ni au point de vue du crédit public, il n'a été conforme à l'intérêt général de laisser se développer dans le chemin de fer un déficit d'exploitation qui sera tout proche, en 1933, de quatre milliards. Il y a effectivement là une menace extrêmement sérieuse pour le relèvement économique et financier du pays et il importe de réparer au plus tôt, par tous les moyens possibles, une aussi lourde erreur.

---

(1) Nous ne comptons pas les impôts sur les huiles qui frappent toutes les machines industrielles au même titre que les moteurs à essence et ne sont donc véritablement pas des impôts « spéciaux » à l'automobile.

## CHAPITRE II.

### Les remèdes à la situation.

Dans la dernière partie de son rapport, M. JOSSE, après avoir constaté que la nécessité de coordonner les transports a conduit ou va conduire, à peu près dans tous les pays, à un régime d'autorisation ou de concession des services automobiles par des mesures prises d'autorité par la Puissance publique, esquisse les bases de la réforme qui s'impose en France.

Les Réseaux croient indispensable de développer comment, à leur sens, doit être résolue la question.

Il est hors de doute, en premier lieu, et les quelques faits rappelés dans la première partie de cet exposé suffisent à le prouver, qu'une solution urgente s'impose.

Mais, pour coordonner les transports, il est nécessaire de les organiser.

L'anarchie des transports, en effet, n'est pas exclusivement due au manque de coordination des divers modes de transport; elle est singulièrement aggravée du fait du caractère très différent de leur régime interne.

L'automobile, comme d'ailleurs, sur les voies navigables, le bateau automoteur, s'est développé dans une liberté quasi complète, utilisant et dégradant, pour des fins particulières, une partie importante du domaine public, sans la moindre trace d'organisation. Le chemin de fer, par contre, est totalement paralysé par une réglementation désuète, presque centenaire, remontant à l'époque des diligences, absolument étrangère aux besoins et aux possibilités modernes.

Régime archaïque pour le plus puissant des outils modernes de transport, manque total d'organisation pour ses concurrents, tel est, aujourd'hui, le régime intérieur des différents modes de transport. En même temps, donc, qu'on les coordonnera, il faudra, de toute nécessité, les ordonner sur des bases rationnelles, chacun dans son domaine propre.

Disons tout de suite, d'ailleurs, qu'il ne s'agit nullement, dans l'esprit des Réseaux, de réclamer pour eux-mêmes une liberté complète, incompatible avec leur caractère de service public, ni inversement, pour l'automobile, une réglementation étroite empêchant son développement légitime. Ils ne demandent pour eux-mêmes, la suite de cet exposé le montrera, que les libertés essentielles et, pour l'automobile, en accord avec le rapporteur, que le minimum indispensable de réglementation.

Cette réforme devra placer les différents modes de transport dans des conditions aussi comparables que possible, notamment au point de vue commercial et au point de vue des charges qui pèsent sur les uns et les autres. Il ne peut s'agir, bien entendu, d'une égalité commerciale et fiscale absolue, qui n'aurait aucun sens en la matière,

mais, pour que la coordination puisse vraiment s'opérer et surtout pour qu'elle aboutisse aux résultats escomptés, il est indispensable qu'au préalable chacun des moyens de transport ait été mis dans des situations comparables; alors seulement, pourra-t-on espérer un partage des transports entre les différents modes concurrents véritablement conforme à la nature même de chacun d'eux et, par suite, à l'intérêt de l'économie nationale.

Avant d'aborder le problème proprement dit de la coordination des moyens de transport, les Réseaux vont donc examiner au préalable les réformes intérieures qu'il est nécessaire d'apporter au régime de chacun d'eux, pour l'asseoir sur des bases rationnellement adaptées à sa mission propre et pour le placer à armes aussi égales que possible avec ses concurrents. Ils se borneront, dans cette première partie de leur exposé, à examiner la situation, à cet égard, du chemin de fer et de l'automobile; c'est, en effet, pour ces deux moyens de transport que le problème se présente avec le plus d'acuité.

## I. — *La réorganisation interne du chemin de fer et de l'automobile.*

### 1° Le chemin de fer.

Les grands principes de la réglementation qui régit actuellement le chemin de fer sont inscrits dans la loi du 15 juillet 1845 et dans les cahiers des charges des Compagnies, qui remontent à l'année 1857. Ces principes, qui se justifiaient sans doute durant l'assez longue période de développement du chemin de fer, avaient déjà pu paraître, dans leur rigidité, peu favorables au progrès et à la modernisation des méthodes d'exploitation; depuis l'apparition de nouveaux moyens de transport et la disparition du monopole de fait du chemin de fer, ils ne peuvent incontestablement plus permettre à ce dernier de remplir normalement sa mission dans l'économie générale du pays.

La réglementation mise sur pied à l'origine repose en effet sur l'existence d'un monopole de fait. Or, ce monopole, largement entamé avant la guerre dans certaines régions par la batellerie, a aujourd'hui totalement disparu à la suite du développement de l'automobile.

La loi du 8 juillet 1933, approbative de l'avenant du 6 juillet 1933 à la Convention du 28 juin 1921, permet d'apporter, par voie de décrets, à la réglementation des chemins de fer, les remaniements nécessaires pour la moderniser; la réforme indispensable peut donc être rapidement réalisée.

Il ne s'agit d'ailleurs pas de méconnaître les sujétions spéciales que le caractère de service public du chemin de fer lui imposera toujours, tant vis-à-vis du public que de la Puissance publique. Les Réseaux ne demandent donc pas la liberté complète, mais seulement l'adaptation aux besoins actuels de la réglementation qui les régit, c'est-à-dire un assouplissement général de cette réglementation dans l'ordre technique, commercial et tarifaire.

Ils réclament, d'autre part, l'allègement des charges fiscales qui les écrasent, premier stade du rétablissement de leur équilibre financier.

## a. L'ASSOUPLISSEMENT TECHNIQUE.

### *La réglementation technique.*

Au point de vue technique, le chemin de fer est soumis à une réglementation particulièrement rigide, relative notamment à la constitution même du matériel, au minimum du nombre de trains à assurer sur de nombreuses lignes, à l'établissement et à l'entretien des clôtures, au gardiennage des passages à niveau, etc.

Beaucoup de ces obligations, sans avantages réels pour le public, grèvent lourdement le budget du rail; il est indispensable qu'elles soient réduites à ce qui est strictement suffisant pour assurer la sécurité et satisfaire les véritables besoins du public. En particulier, les Réseaux doivent pouvoir être autorisés, sous certaines conditions, à supprimer totalement ou partiellement leur service sur diverses lignes secondaires lorsque les besoins à satisfaire pourront être assurés par d'autres moyens de transport.

### *Les méthodes administratives.*

Cet effort d'assouplissement doit aussi s'étendre aux règles administratives. L'exercice régulier du droit de contrôle de l'Etat n'est certainement pas incompatible, en soi, avec les méthodes industrielles et commerciales qui doivent demeurer la règle principale de la gestion, à tous les degrés, du chemin de fer.

### *Les services routiers.*

Il est enfin indispensable que le chemin de fer puisse être autorisé à remplacer, lorsqu'il doit en résulter un avantage pour le public ou pour l'exploitation, les services par fer par des services routiers. Il sera souvent, en effet, plus conforme à l'intérêt général de substituer à un service par fer, même assuré par autorail, un service routier qui présentera notamment l'avantage pour le public de desservir le centre même des localités et d'avoir des points d'arrêt plus nombreux, à proximité immédiate du domicile.

Juridiquement, la légalité de semblables dispositions n'est pas douteuse et le rapporteur a rappelé que, pour l'organisation de ces services de remplacement, les Réseaux pourraient vraisemblablement revendiquer avec succès le droit à la préférence.

Pratiquement, il est conforme à l'intérêt général que le chemin de fer puisse organiser, ce qui ne veut pas dire obligatoirement effectuer lui-même, les services routiers; aucune raison valable ne saurait lui interdire d'utiliser, comme tout le monde, le progrès technique que constitue, dans certains cas, l'automobile.

Les Réseaux ne sauraient, d'autre part, partager l'opinion, rappelée par le rapporteur, « qu'étendre, même dans une mesure limitée et pour les seuls services automobiles substitués au rail, l'activité des chemins de fer d'intérêt général à la route, serait un acheminement possible vers un monopole général des transports ». Ils ne considèrent nullement, en effet, que le programme esquissé plus haut soit une amorce d'un tel monopole; ils ne sauraient mieux marquer leur point de vue à cet égard qu'en rappelant les conclusions du Comité de coordination du rail et de la route. Ce Comité, auquel il sera fait allusion plus loin,

émit en juin 1932 quatre avis approuvés par le Comité de direction des grands réseaux, qui font l'objet de l'annexe au présent rapport; le premier de ces avis prévoit que les services automobiles de remplacement des trains seront, en principe, confiés à un entrepreneur, sous la responsabilité du Réseau intéressé.

Mais il est bien clair que, si aucun entrepreneur n'accepte d'assurer le service, ou si l'entrepreneur désigné vient, par la suite, à être défaillant, le réseau, sous peine d'avoir à maintenir le mode d'exploitation par fer reconnu par hypothèse désavantageux, ou de priver le public des services d'autobus dont il aura bénéficié pendant plus ou moins longtemps, doit pouvoir assurer lui-même les services automobiles de remplacement.

Les mêmes principes sont applicables aux services routiers en correspondance avec le chemin de fer, destinés à le compléter ou à le prolonger et à réaliser aussi largement que possible la desserte à domicile.

La vérité est qu'il ne peut y avoir, en la matière, de règles générales; comme le reconnaît le rapporteur, c'est une question d'espèce qu'il faudra régler dans chaque cas, suivant les principes retenus pour la coordination du rail et de la route.

#### b. L'ASSOUPLISSEMENT COMMERCIAL ET TARIFAIRE.

L'accord est aujourd'hui unanime sur les inconvénients des sujétions imposées au chemin de fer au point de vue commercial et sur la nécessité de simplifier la procédure d'homologation de ses tarifs afin de lui donner la possibilité d'appliquer rapidement, s'il le faut, des prix plus réduits.

Une des plus lourdes sujétions imposées au chemin de fer est l'obligation totale et absolue de transporter tout ce qui peut lui être remis, sans aucune limite, et dans des délais impératifs; poussée à un tel point, une telle obligation devient, sans intérêt réel pour le public, extrêmement coûteuse en raison des irrégularités du trafic qui se traduisent par des pointes considérables.

Si lourde toutefois que se présente une telle obligation, qui, dans toute sa rigueur, n'est plus justifiée depuis la disparition du monopole de fait du chemin de fer, les réseaux n'en demandent pas l'abrogation; mais ils estiment que des tempéraments raisonnables doivent lui être apportés afin d'éviter, par exemple, de les obliger à mettre en marche un train supplémentaire pour le transport, les jours d'affluence, d'un petit nombre de voyageurs se présentant inopinément à la dernière minute et ne trouvant pas de place dans les trains prévus; ou encore, afin d'éviter qu'on puisse leur réclamer le transport, du jour au lendemain, d'un afflux massif et exceptionnel de marchandises dû, par exemple, à la fermeture brusque et totale d'une voie navigable.

En ce qui concerne plus spécialement la procédure d'homologation des tarifs, il est indispensable que des prix spéciaux puissent, dans certaines conditions, être rapidement mis en vigueur. Ainsi rapprochera-t-on à cet égard, dans la mesure du possible, la situation du chemin de fer de celle de ses concurrents.

Une fois en vigueur cette nouvelle procédure d'approbation des prix, pourra se poser le problème plus vaste d'une révision générale de la tarification par fer. Pour les raisons développées dans la première partie de cet exposé, il ne paraît pas possible d'abandonner complètement le principe de la tarification *ad valorem*, bien que les

réseaux, par la création du tarif au wagon-kilomètre, par exemple, aient déjà largement dérogé à ce principe; un tel abandon entraînerait, en particulier, un relèvement des tarifs des matières industrielles. Mais d'autres formules plus simples, plus souples, pourront certainement être envisagées, telles notamment, qu'une tarification simplifiée des colis de détail.

Le rail devra également chercher, comme le signale le rapporteur, à élaborer et à développer des tarifs mixtes avec les autres moyens de transport (automobile, batellerie, navigation aérienne), permettant l'établissement rapide de prix de bout en bout, facilement calculables par le public; il ne paraît toutefois nullement nécessaire qu'en pareil cas, comme le suggère le rapporteur, une même tarification soit applicable à la fois au transport par fer et au transport par les autres voies.

### C. L'ALLÈGEMENT DES CHARGES FISCALES DU FER. LE RÉTABLISSEMENT DE L'ÉQUILIBRE FINANCIER DU RAIL.

Enfin, le rail ne sera complètement mis à même d'assurer normalement l'importante mission qu'il conservera toujours dans le domaine des transports, que lorsque sera rétabli son équilibre financier si fâcheusement rompu.

Nous avons montré, dans la première partie de cet exposé, l'importance des charges fiscales spéciales au rail et nous avons rappelé que le chemin de fer rapporte encore aujourd'hui à l'Etat un « produit net » de l'ordre du montant de l'impôt sur les transports, les charges que l'Etat supporte par le fait du chemin de fer étant sensiblement compensées par les autres avantages qu'il en retire.

Dans cette situation, et alors que l'automobile ne verse que sa part réelle dans les dépenses d'entretien des routes, la pure logique exigerait la suppression totale de l'impôt sur les transports par fer. Si les nécessités budgétaires conduisent à écarter pour quelque temps encore cette solution, le rail ne doit pas être le seul à procurer d'importantes ressources au Trésor; l'égalité fiscale ou, plus exactement, l'égalité des charges supportées par les différents modes de transport est, nous l'avons dit, une des conditions préalables essentielles de leur coordination.

Il est bien clair, enfin, que le rail ne pourra dans l'avenir reprendre son rôle normal dans l'économie générale que s'il est mis à même de rétablir son équilibre financier. Le problème intéresse d'ailleurs, au premier chef, les finances publiques et le crédit public lui-même, puisque l'Etat va de plus en plus lourdement sentir, au cours des années à venir, la charge des déficits passés. . . .

## 2° L'automobile.

Si le chemin de fer souffre d'une réglementation archaïque, l'automobile souffre en ce moment, en tant que transport public, d'un manque total d'organisation.

### a. L'INTERVENTION NÉCESSAIRE DE LA PUISSANCE PUBLIQUE.

En dehors même de toute idée de coordination des transports, le simple souci de la sécurité de la route, de la bonne utilisation et conservation du domaine public exige une réglementation générale. Il est bien certain que les services de transports publics, qui utilisent pour des fins commerciales le domaine public, établi et entretenu

aux frais de la collectivité, peuvent et doivent être soumis, à ce titre, à une réglementation de nature à assurer l'exploitation rationnelle de ce domaine; les réseaux sont d'accord avec le rapporteur lorsqu'il en établit le fondement juridique (1).

Si l'intervention de la puissance publique est nécessaire, les réseaux pensent toutefois, avec le rapporteur, que le régime le plus conforme à l'intérêt général est celui qui édictera la réglementation la moins stricte et la plus souple, maintenant, dans toute la mesure possible, les avantages de l'initiative privée. Ils souffrent encore trop eux-mêmes de l'étroitesse et de la rigidité de leur propre régime administratif, pour ne pas comprendre que l'automobile ne pourra convenablement assurer la mission propre qui lui est dévolue dans le domaine des transports, que si la réglementation à laquelle il sera soumis est réduite au strict minimum.

Une telle réglementation doit évidemment tenir compte de l'emploi plus ou moins intensif du domaine public par les intéressés et de la concurrence qu'ils sont susceptibles de faire aux autres modes de transport; ceci conduit à distinguer les transports professionnels, les transports industriels et les transports non professionnels. De ces trois catégories de transports, les réseaux ne sauraient d'ailleurs donner de meilleures définitions que celles de M. JOSSE lui-même.

La réglementation complète ne s'appliquera qu'aux services automobiles présentant le caractère de services de transports publics effectués pour des fins commerciales, c'est-à-dire à ceux qui assurent des « transports professionnels ». Examinons quelles doivent en être les grandes lignes.

#### **b. LA RÉGLEMENTATION GÉNÉRALE DES SERVICES PUBLICS AUTOMOBILES.**

Cette réglementation générale doit comporter avant tout une organisation moderne de la police de la route, l'application — que nous ne faisons que mentionner — des lois existantes sur les conditions de travail du personnel employé, enfin, l'institution du régime de l'autorisation administrative. Ainsi seulement seront réalisées, en particulier, les « conditions comparables » entre les différents modes de transport, prélude indispensable à leur coordination.

##### *La police de la route.*

La police de la route est notoirement insuffisante, comme le montrent les statistiques des accidents ou encore les travaux récents du Congrès de la sécurité de la route; l'accord est unanime sur ce point. Contentons-nous de rappeler ces déclarations du rapport établi par M. le Baron PETIET, au nom de la Commission d'adaptation des véhicules poids lourds à la circulation routière :

« La plupart des difficultés actuelles de la circulation seraient résolues si le Code de la route, malgré ses lacunes, était mieux connu et respecté. Il n'en est pas malheureusement ainsi et il appartient à l'Administration de rechercher les moyens les plus aptes à assurer la sécurité de la route, tâche pour laquelle la collaboration des représentants de l'automobile lui est évidemment acquise. »

La réglementation actuelle est insuffisante; on a souvent indiqué,

---

(1) Rappelons ici un avis du 16 mars 1888 de la Section des Travaux publics du Conseil d'Etat : « le droit d'autoriser l'établissement d'un service public et la perception de taxes sur le domaine public appartient à l'Administration supérieure chargée de la gestion de ce domaine ».

en particulier, qu'elle devrait comporter une surveillance générale et périodique de l'état des véhicules affectés à des transports publics. Cette surveillance pourrait, par exemple, être assumée par les soins d'une institution analogue au Bureau Veritas ou aux Associations des Propriétaires d'appareils à vapeur.

A cette insuffisance de la réglementation vient s'ajouter le fait que les obligations qu'elle impose déjà à l'automobile ne sont ni contrôlées, ni respectées. C'est ainsi, par exemple, qu'un arrêté interministériel du 17 août 1932 a limité à 50 kilomètres à l'heure la vitesse des véhicules de plus de 2 m. 20 de largeur; en fait, cette limitation n'est pas observée, comme chacun peut le constater tous les jours, et le rapport, dont nous citons plus haut un extrait, précise encore :

« La Commission est également d'avis qu'il appartient aux préfets de veiller à ce que les horaires pratiqués par les sociétés de transports en commun soient établis de telle façon que les véhicules ne dépassent pas les vitesses autorisées par l'arrêté du 17 août 1932. »

De même qu'il existe un contrôle technique des chemins de fer, le contrôle de la route doit donc être sérieusement organisé; il ne le sera effectivement que par un personnel spécialisé.

#### *L'autorisation administrative.*

En présence du développement pris par les transports publics automobiles, la police proprement dite de la route ne suffirait plus pour assurer la bonne utilisation et la conservation du domaine public; il faut y ajouter le régime de l'autorisation administrative qui, seul, peut garantir aujourd'hui l'exploitation rationnelle de ce domaine. Lui seul permettra au surplus de traiter suivant leur véritable nature de service public, avec toutes les conséquences qui en découlent, les services de transport qui s'offrent au public.

Le mécanisme de l'autorisation peut être simple. Tout entrepreneur qui désirerait, à partir de la date fixée par la réglementation à intervenir, créer ou continuer à exploiter un service public de transport automobile, devrait présenter une demande à cet effet.

L'autorisation serait accordée, chaque fois qu'il s'agirait d'un service reconnu utile à l'économie générale, compte tenu des moyens de transports existants. Nous dirons ci-après, à propos de la coordination des transports, par qui et sous quelles garanties, l'autorisation serait accordée ou refusée.

Cette autorisation serait naturellement subordonnée aux conditions nécessaires pour donner au service à envisager le véritable caractère d'un service public. Ces conditions devraient porter, notamment, sur la régularité du service, sur le nombre, les dimensions et la puissance des voitures, sur les itinéraires et les horaires, sur les conditions de travail du personnel, sur les garanties à donner au public touchant la responsabilité de l'entrepreneur.

L'autorisation ne vaudrait que pour une durée déterminée; elle serait révoquée en cas de non exécution des conditions auxquelles elle aurait été subordonnée.

#### **C. LA PÉRÉQUATION DES CHARGES FISCALES.**

Il est enfin, en dehors de toute idée de réglementation, une condition qui s'impose pour assurer, dans toute la mesure du possible, l'égalité

des charges; c'est une plus juste répartition des charges fiscales qui frappent les différents types de véhicules automobiles.

Nous avons montré, dans la première partie de cet exposé, que les charges fiscales imposées à l'automobile équilibreraient sensiblement, dans l'ensemble, les dépenses des routes. Le jour donc où les autres moyens de transport — et le rail notamment — se trouveront dans la même situation, on pourra dire que, dans l'ensemble, l'égalité fiscale des divers moyens de transport sera réalisée. Mais il semble à peu près certain que les gros camions — et ceci vaut pour les camions affectés à des transports industriels comme pour ceux qui sont affectés à des transports publics — ne payent pas, comparativement aux voitures de tourisme, la part des charges fiscales que justifierait l'utilisation intensive qu'ils font du domaine public et les dégradations qui en résultent. La situation s'est d'ailleurs trouvée la même en Angleterre et c'est là une des constatations que le rapport *SALTER* a mise particulièrement en relief.

.....  
Ainsi pourvus d'un statut limité à ce qui est strictement indispensable pour assurer la sécurité complète de la route, la bonne conservation du domaine public et l'égalité aussi complète que possible avec les autres modes de transport, les services publics automobiles seront enfin « organisés ». Ils seront alors en état, après la coordination rationnelle des divers moyens de transport dont il nous reste à parler, d'assurer, au mieux de l'intérêt général, la partie des transports que leur réservent normalement leurs aptitudes particulières.

## II. — *La coordination des divers moyens de transport.*

### 1° *Le Rail et la Route.*

Nous examinerons, en premier lieu, les principes qui doivent guider la coordination du rail et de la route, en second lieu, les modalités qui doivent permettre de l'assurer.

#### a. LES PRINCIPES DE LA COORDINATION ENTRE LE RAIL ET LA ROUTE.

Il serait utopique et peu conforme d'ailleurs à l'intérêt général de vouloir supprimer rigoureusement toute concurrence entre les deux moyens de transport; ce qu'il faut seulement, c'est fixer les règles qui limitent cette concurrence à un degré raisonnable où elle pourra être utile à l'économie générale, tout en demeurant suffisante pour inciter le rail, comme la route, à un progrès constant.

Nous avons vu, dans la première partie de ce chapitre, les mesures qu'il convenait de prendre en vue de rétablir entre le rail et la route un équilibre indispensable au maintien d'une certaine concurrence. Cet ajustement des divers régimes commerciaux et fiscaux étant réalisé, la coordination consiste essentiellement dans une *répartition rationnelle du trafic* entre les deux modes de transport et dans les moyens propres à assurer le respect de cette répartition.

#### *La répartition du trafic.*

Dans l'introduction de son rapport, M. *JOSSE*, après avoir rappelé les principales caractéristiques des moyens de transport, réserve, en

principe, au chemin de fer le trafic marchandises pour les grandes distances, le trafic voyageurs pour les grandes distances et, exceptionnellement, certains transports massifs de voyageurs à courte distance. Le domaine propre de l'automobile serait délimité aux transports de voyageurs à petite et moyenne distance, aux transports de marchandises à moyenne distance et à tous les transports terminaux.

Une règle aussi sommaire ne pourrait jamais délimiter que d'une manière approximative le domaine propre à chacun des deux moyens de transport. Il n'est pas possible, en particulier, d'enlever systématiquement au rail tout le trafic à moyenne distance, qu'il s'agisse des voyageurs ou des marchandises; longtemps encore, le chemin de fer assurera, pour la masse de la population, dans des conditions en général très supérieures à celles de l'automobile, le transport des voyageurs, et même de la plupart des marchandises aux moyennes distances.

Au mois de mai 1932, les grands réseaux de chemins de fer ont pris l'initiative de constituer un Comité de coordination du rail et de la route, destiné à étudier le problème et à aboutir, si possible, à des résultats pratiques, de concert avec les principaux représentants des transporteurs automobiles. Malgré la défection de quelques représentants de l'automobile, le Comité n'en a pas moins poursuivi ses travaux qui ont abouti à la rédaction des quatre avis qui font l'objet de l'annexe au présent rapport (1); le dernier de ces avis, particulièrement important, fixait précisément les principes qui doivent guider la répartition du trafic entre les deux moyens de transport.

Or le Comité, après avoir procédé à une étude très poussée des principes sur lesquels doit reposer cette répartition, et soigneusement examiné tous les éléments qui peuvent intervenir en l'occurrence : nature du trafic, poids à transporter, longueur du parcours, etc., a été amené à conclure, en définitive, dans son avis relatif à la répartition du trafic entre le fer et la route, « qu'il n'est pas possible de fixer les conditions qui limitent, d'une façon générale, le trafic réservé au fer ou à la route, même en acceptant l'existence d'une zone de doute, et qu'il faut examiner chaque cas d'espèce ».

C'est bien là, croyons-nous, la position exacte de la question. Sans doute est-il d'assez nombreux cas où aucune hésitation n'est permise; tout le monde est d'accord pour reconnaître, par exemple, le caractère anormal des transports par route à grande distance, de Paris à Marseille, à Brest ou à Bordeaux. Dans ces cas très particuliers, des règles simples et précises pourront être édictées en vue de rendre impossible une concurrence abusive.

Mais la plupart du temps, il n'en sera pas ainsi. Il serait impossible, d'autre part, d'adapter toutes les situations particulières et les besoins différents des diverses régions à des règles uniformes; chaque cas d'espèce doit donc être traité séparément, en fonction des diverses circonstances qui lui sont particulières.

Ceci exige l'intervention d'organismes régionaux, chargés précisément d'étudier la question suivant les cas particuliers. C'est là une

---

(1) Le premier avis, auquel il a été fait allusion plus haut, concerne le remplacement des trains par des services automobiles sur les lignes secondaires; le second est relatif à l'organisation du groupage des marchandises; le troisième à l'emploi des containers; le quatrième enfin, dont il est spécialement question ici, concerne la répartition du trafic. Ces avis ont été approuvés par le Comité de Direction des grands réseaux.

des conclusions auxquelles est arrivé le Comité de coordination et c'est également l'avis du rapporteur, puisqu'il estime que l'autorisation à intervenir pour les services automobiles — dont nous parlerons plus loin — devrait être donnée sur l'avis de Comités régionaux.

Les organismes régionaux auront toutefois à s'appuyer sur certaines règles générales de répartition, assez souples pour ne pas donner prise aux difficultés d'application que nous signalions plus haut.

Les Réseaux estiment que ces quelques règles doivent être étudiées en commun, au sein d'un organisme central, dans un esprit de loyale collaboration, par les représentants les plus qualifiés des deux modes de transport, afin que les organismes régionaux ne s'écartent pas des principes généraux qui auront été ainsi définis.

#### **b. LES MODALITÉS DE LA RÉPARTITION DU TRAFIC.**

##### *La nécessité d'une intervention minimum de la Puissance publique.*

Les règles générales de la répartition du trafic une fois fixées, il sera nécessaire de les appliquer et de veiller à ce qu'elles soient respectées.

Les Réseaux ne peuvent qu'être d'accord avec le rapporteur pour penser qu'il n'est pas possible de s'en remettre complètement aux transporteurs pour procéder d'office à la répartition du trafic par des ententes volontairement et librement conclues. Comme le rappelle le rapporteur, toute entente de ce genre demeurerait précaire, parce que subordonnée d'abord au maintien de la bonne harmonie supposée réalisée et, ensuite, à la non apparition d'un concurrent nouveau, non partie à l'entente. Il est bien évident, par exemple, qu'aucun transporteur automobile de bonne foi ne pourrait accepter d'abandonner une ligne où il aurait été reconnu que le chemin de fer constitue le mode le plus avantageux, s'il devait craindre que, le lendemain, un concurrent moins scrupuleux vint prendre sa place sur la route.

Or, si on peut être assuré que le chemin de fer respecterait scrupuleusement les accords qu'il aurait librement conclus, il ne saurait en être toujours de même du côté des transporteurs automobiles plus ou moins indépendants les uns des autres et sur lesquels n'auraient pratiquement aucun effet les instances des Fédérations ou Groupements parties à l'accord.

Un minimum d'intervention de la Puissance publique est donc également nécessaire pour assurer la répartition du trafic entre le rail et la route et les organismes à prévoir à cet effet ne peuvent être constitués exclusivement par les représentants des deux modes de transport; il faudra y comprendre des représentants de l'Etat.

Sous quelle forme faut-il concevoir ce minimum d'intervention ? Les Réseaux sont d'accord pour admettre que le régime de l'autorisation administrative déjà nécessaire, nous l'avons dit, pour marquer le véritable caractère de service public des transports publics automobiles, suffit, s'il est sagement conçu et appliqué, pour assurer la coordination du rail et de la route.

##### *Le régime de l'autorisation.*

L'autorisation administrative peut constituer, en effet, un moyen pleinement satisfaisant pour assurer l'application et le respect des règles de la répartition du trafic, en même temps qu'elle représente,

de toutes les solutions possibles, celle qui doit entraîner la moindre gêne pour les transports publics par automobile.

Le rapporteur prévoit que l'autorisation serait donnée par le Préfet, sur l'avis de commissions régionales. Les Réseaux sont bien d'accord pour que toutes les demandes d'autorisation soient soumises en premier lieu, pour avis obligatoire, à une commission régionale ou départementale composée du plus petit nombre possible de membres et comprenant, outre les représentants qualifiés des Pouvoirs publics, les représentants des divers modes de transport intéressés et des usagers.

Mai ils estiment qu'en première étape, tout au moins, les avis donnés par les Commissions régionales devront être immédiatement examinés par une Commission supérieure centrale, instituée auprès du Ministre des Travaux publics et chargée de lui donner un avis définitif sur les demandes d'autorisation présentées; le Ministre trancherait sur l'avis de la Commission supérieure centrale. Cette procédure présente l'avantage de réaliser dès le début une certaine uniformité entre les règles appliquées dans les diverses régions et de permettre la constitution d'un sorte de jurisprudence commune qui s'imposerait peu à peu aux diverses Commissions régionales.

Après une certaine période de fonctionnement d'un tel système, il sera sans doute possible de confier aux Préfets, dans un certain nombre de cas, le soin d'accorder eux-mêmes ou de refuser l'autorisation, sur l'avis des Commissions régionales. Les décisions des Préfets seraient alors susceptibles d'appel devant le Ministre des Travaux publics, soit de la part des entrepreneurs qui se seraient vu refuser l'autorisation sollicitée, soit de la part des représentants des chemins de fer qui estimeraient que l'autorisation a été accordée à tort. Cet appel serait porté devant la Commission supérieure centrale, fonctionnant auprès du Ministre, qui trancherait définitivement sur son avis.

.....  
Les Réseaux sont convaincus qu'un tel système est parfaitement viable et que le régime de l'autorisation, à la condition qu'on l'entoure des garanties nécessaires, représente aujourd'hui un moyen efficace d'assurer la coordination du rail et de la route, tout en laissant à l'automobile une liberté beaucoup plus grande que celle dont jouira le chemin de fer, même après l'assouplissement de la réglementation.

## 2° Le Rail et la Navigation intérieure.

Une coordination rationnelle entre le rail et la navigation intérieure est plus difficile à résoudre qu'entre le rail et la route. Cela tient au fait que les transports par eau sont, pour la plupart, assurés par des transporteurs isolés, propriétaires de leur engin de transport et qui n'ont évidemment aucun intérêt immédiat à accepter de se plier à des règles de répartition du trafic, à l'élaboration desquelles il leur serait d'ailleurs pratiquement impossible de participer.

Les Réseaux sont cependant loin d'être hostiles aux ententes possibles, mais ces ententes, pour les raisons indiquées, ne paraissent devoir porter que sur des cas d'espèce et sur des trafics particuliers.

Ce qui est indispensable, en tout cas, c'est de réaliser autant que possible entre le rail et la voie d'eau l'égalité des charges, tant au point de vue commercial qu'au point de vue fiscal. La plus grande souplesse pour le chemin de fer, demandée en matière commerciale et tarifaire, de même que l'allègement des charges fiscales qui frappent les trans-

ports par fer sont actuellement les meilleurs moyens de tendre au but cherché.

En outre, de même que les gros camions semblent bien devoir supporter équitablement une part plus grande des charges fiscales qui frappent l'automobile, de même les bateaux automoteurs, qui dégradent les berges des voies navigables et qui sont à la péniche ce que le camion moderne est à l'ancienne charrette, doivent incontestablement, dans l'intérêt même du domaine public, être soumis à un impôt spécial.

### 3° Le Rail et l'Avion.

Il paraît encore prématuré de développer les principes qui devront certainement un jour régler la collaboration du rail et de l'avion.

Les subventions considérables allouées par l'Etat à la navigation aérienne faussent complètement, en effet, la notion du prix de transport et rompent, par suite, cette égalité de traitement indispensable, nous l'avons vu, à la coordination.

Le problème d'une coordination rationnelle de l'aviation commerciale avec les autres moyens de transport ne paraît donc pas pouvoir être encore résolu dans son ensemble. Mais déjà, il paraît possible de préparer l'avenir par des ententes portant, par exemple, sur l'établissement de tarifs mixtes, applicables de bout en bout et sur le régime général des transports qui y seraient soumis; les Réseaux, qui ont déjà examiné la question, sont prêts à poursuivre leur étude avec les représentants qualifiés de la navigation aérienne.

### CONCLUSIONS.

Anarchie complète dans le régime actuel des transports que manifestent notamment une réglementation archaïque du rail, un défaut total d'organisation d'ensemble des transports publics par route en même temps qu'un manque absolu de coordination des divers modes de transport; anarchie qui expose l'Etat par l'aggravation ou le maintien du déficit du rail, à supporter demain des charges importantes; anarchie funeste à tous les points de vue à l'économie générale du pays; telle se présente aujourd'hui la situation.

Assouplissement général du régime du rail; organisation des transports publics automobiles permettant de placer sur un pied à peu près comparable au point de vue commercial et fiscal les deux plus importants moyens de transport; enfin, coordination du rail et de la route par l'institution du régime de l'autorisation administrative pour les transports automobiles. Tel se présente, en ce qui concerne la concurrence du rail et de la route, le véritable remède.

Au terme de cet exposé, les Réseaux se doivent de faire remarquer combien leur point de vue se rapproche, sur les questions essentielles, des observations du rapport préliminaire de M. Josse au Conseil national économique. En dépit de quelques divergences, inévitables dans un domaine aussi complexe, ils estiment que ce rapport présente une excellente base de discussion.

Ils croient donc devoir présenter au Conseil national économique des conclusions qui reprennent le fond même de celles du rapporteur, complétées et modifiées légèrement toutefois sur quelques points, conformément aux idées qu'ils viennent d'exposer. C'est ainsi, qu'après avoir mis en évidence toute l'importance du trafic déjà enlevé au rail par la route, ils ne sauraient considérer comme conforme à l'intérêt général que la coordination qu'ils appellent de tous leurs vœux, ait pour effet, comme le suggère le rapporteur dans ses conclusions, de « transférer à l'automobile toute une partie du trafic actuellement assuré par le chemin de fer », sans qu'aucune contre-partie soit prévue. Une telle déclaration demande en tous cas à être précisée : ce qu'il faut, c'est une répartition rationnelle du trafic; elle doit entraîner des transferts de trafic dans les deux sens et non pas dans un seul.

C'est dans cet esprit que les réseaux soumettent au Conseil national économique les conclusions suivantes :

1° Il est impossible de laisser s'aggraver ou même se continuer, aux frais de la collectivité, le désordre qui résulte de la concurrence actuelle entre les divers moyens de transport, du fait de l'inégalité des conditions commerciales dans lesquelles ils sont placés, des charges différentes qu'ils supportent et de l'absence de toute coordination;

2° La coordination des divers moyens de transport exige au préalable qu'ils soient placés, tant au point de vue commercial qu'au point de vue des charges spéciales qu'ils supportent, dans des conditions aussi comparables que possible; ceci doit entraîner, d'une part, un assouplissement général de la réglementation du rail et un allègement de ses charges fiscales, d'autre part, l'institution d'une réglementation générale des services publics automobiles, enfin une taxation spéciale des bateaux automoteurs;

3° Ces conditions étant réalisées, la coordination ne doit être dirigée contre aucun mode de transport. Elle doit avoir pour effet de réserver à chaque mode de transport le trafic qu'il est le plus apte à effectuer avec le maximum de satisfaction pour le public et dans les conditions les moins onéreuses pour l'économie nationale;

4° En ce qui concerne, en particulier, le rail et la route, la répartition rationnelle du trafic paraît pouvoir s'effectuer d'après des principes généraux arrêtés en commun, si possible, par les représentants des deux modes de transport intéressés; l'application et le contrôle de cette répartition du trafic étant assurés, avec le minimum possible d'intervention de la puissance publique, par le régime de l'autorisation administrative des services publics automobiles, régime qui nécessite l'institution de Commissions régionales et d'une Commission supérieure centrale.

## ANNEXES AUX OBSERVATIONS PRÉSENTÉES AU NOM DES GRANDS RÉSEAUX DE CHEMINS DE FER.

### AVIS

relatif à la question du remplacement des trains sur les lignes secondaires des Grands Réseaux d'intérêt général par des automobiles, adopté par le Comité de Coordination dans sa séance du 22 juin 1932.

#### I

Il est désirable de substituer, sur un certain nombre de lignes d'importance secondaire des grands réseaux d'intérêt général, une exploitation par automobiles à une exploitation par trains.

Mais, pour que cette exploitation, comme c'est le but de cette transformation, rende au public tous les services qu'il peut en espérer et procure aux grands réseaux des économies substantielles, il paraît indispensable de se conformer aux principes suivants :

A. En règle générale, le transport des wagons complets pourra continuer à être assuré par le chemin de fer, qui exploitera la ligne comme une voie mère desservant des garages où les wagons seront mis à la disposition du public pour le chargement et le déchargement.

Les voyageurs seront transportés par automobiles, dans des conditions inspirées de celles des services publics automobiles existants, en particulier en ce qui concerne la capacité des voitures et l'acceptation des bagages.

Les colis de détail P. V. et G. V. seront le plus souvent également transportés par automobiles, dans des conditions inspirées des services déjà assurés par celles-ci : toutefois, pour ménager la transition entre l'ancien et le nouveau régime, la possibilité de leur expédition ou de leur réception par les garages conservés pourra être maintenue, avec des règles d'exploitation simplifiées, en particulier au point de vue délais, manutention, heures d'ouverture, papiers à établir, acceptation des ports payés.

B. Les itinéraires des services automobiles devront, initialement, passer par les localités desservies par la voie ferrée intéressée à l'opération : mais ces itinéraires, dont le tracé résulte souvent des sujétions techniques ou administratives propres à la voie ferrée, ne sont pas toujours les plus favorables à la desserte des localités de la zone intéressée : il doit donc être bien entendu que leur modification est permise et même, le plus souvent, désirable. L'expérience de l'exploitation de chaque ligne permettra seule de proposer en connaissance de cause ces modifications : il serait nécessaire de pouvoir, avant de les mettre en vigueur, les soumettre à l'examen de comités locaux groupant des

représentants des usagers, des pouvoirs publics, des transporteurs par fer et des transporteurs par route.

Pour les horaires voyageurs, si, au début, il paraît utile de se rapprocher des horaires de la voie ferrée, l'expérience, et encore mieux la modification des itinéraires, amèneront certainement à les remanier progressivement : là aussi, les comités locaux mentionnés ci-dessus pourront présenter à l'exploitant des suggestions intéressantes sur les horaires à satisfaire.

C. La tarification des transports assurés par automobiles doit s'inspirer des possibilités de ce mode de transport et de la souplesse qu'il présente.

Pour en faciliter la perception, il importe d'arrondir les prix aux 0 fr. 25 les plus voisins.

a. En ce qui concerne les voyageurs, une seule classe, en réduisant au minimum les réductions de tarifs qui risquent de ne décharger certains qu'au détriment de l'ensemble; à ce point de vue on peut retenir :

- 1° Des allers et retours;
- 2° Des abonnements ouvriers et scolaires;
- 3° Et si c'est nécessaire, un prix réduit uniforme pour les enfants, mutilés, familles nombreuses et militaires et marins.

Le prix sera calculé d'après la distance parcourue par route sur une base kilométrique correspondant aux prix normalement pratiqués par les entreprises automobiles dans des conditions analogues.

b. En ce qui concerne les marchandises, il faut également simplifier la tarification. En particulier, il est inutile de prévoir, comme le chemin de fer, une tarification qui dépende avant tout de la nature de la marchandise.

Les formalités d'acceptation et de livraison des marchandises, les papiers à établir seront simplifiés, à l'exemple des services automobiles existants.

Il faut en outre prévoir la possibilité pour le public de recevoir et de faire prendre à domicile, tout en laissant dans chaque localité un bureau où il puisse remettre et retirer ses colis; les conditions d'exploitation de ces bureaux s'inspireront des besoins particuliers à chaque localité.

Pour les colis de détail, des prix maxima et minima entre lesquels l'exploitant pourra se mouvoir librement paraissent constituer la meilleure formule. Des délais de transport pourront être maintenus, étant donné le caractère de service public de l'entreprise, mais calculés suivant des modalités compatibles avec le transport par automobiles.

La substitution de l'automobile au train devra laisser subsister la possibilité d'expéditions directes sur des destinations qui continueront à être desservies par chemin de fer; les prix résulteront de la soudure des tarifs propres à chaque exploitation, les conditions d'admission des transports par l'automobile devant être simplifiées pour tenir compte de ses possibilités : en particulier l'acceptation des ports payés sur le chemin de fer pourra être subordonnée au dépôt d'un cautionnement.

c. Il faut que la tarification des expéditions importantes ou régulières puisse être établie de gré à gré entre le client et l'exploitant, comme dans les services automobiles existants : le seul moyen d'éviter

la complication des tarifs par fer, la lenteur de leur homologation, la rigidité de leurs stipulations, est en effet de leur substituer des méthodes vraiment commerciales. Les prix seront établis pour chaque relation en tenant compte des conditions réelles qu'elle comporte, à savoir : prix de revient, nature du trafic, concurrence née ou éventuelle, fidélité de la clientèle, sujétions ou facilités spéciales.

Toutefois, étant donné le caractère de service public qu'il paraît indispensable de conserver au service automobile comme l'avait fait le service par fer, les prix ainsi consentis à des clients particuliers sur telle ou telle relation pour tel ou tel trafic, seront affichés, afin que chacun puisse en avoir connaissance, et en réclamer l'application, dans un délai d'un mois par exemple, s'il remplit les conditions prévues.

Les bureaux locaux visés ci-dessus serviront d'intermédiaire avec le public à ce point de vue.

d. Le nouveau service sera soumis, par sa nature même, à la concurrence, sur un pied d'égalité, de tout autre service automobile qui voudra venir s'installer à côté de lui. Il est donc indispensable qu'il puisse, comme son concurrent, modifier librement et rapidement ses tarifs, tant voyageurs que marchandises, pour les adapter, sur chaque relation, aux besoins et aux exigences du public, sans pour cela consentir de baisse inconsidérée qui aurait le triple inconvénient :

De faire une concurrence déloyale aux autres exploitants;

De compromettre le maintien du service;

De reporter sur d'autres transports la charge du déficit à combler.

Il importe donc, de la manière la plus grande, que l'exploitant ait, comme tout exploitant par automobile, le droit de modifier librement ses tarifs et ses limites de prix pour assurer le meilleur rendement de son exploitation : le lui dénier consisterait à le mettre dans un état d'infériorité manifeste.

Toutefois, pour conserver à son exploitation le caractère d'un véritable service public, il est entendu qu'il devra publier et afficher ses tarifs, et qu'il s'engagera à les appliquer strictement et impartialement pendant toute la durée de leur validité.

D. La commission a pris connaissance d'un projet de services offrant au public des facilités et des conditions inspirées des considérations qui précèdent. Sous réserve de l'adaptation de ce projet, établi dans un cas d'espèce, aux conditions spéciales de chaque service à assurer, elle estime qu'il pourrait être pris dans d'autres cas comme exemple pour les essais à entreprendre, essais dont les résultats permettront de rectifier les points qui, à l'usage, montreraient quelque défautuosité.

En tout cas, le nouveau service devra maintenir d'une façon normale les liaisons avec les voies ferrées d'intérêt local antérieurement assurées par la ligne remplacée et être établi en tenant compte des services préexistants concédés ou subventionnés par l'Etat, les départements ou les communes.

## II

On pourrait envisager, s'il s'agissait de créer un service entièrement nouveau, que l'exploitant par automobile n'ait avec le chemin de fer que les relations pouvant résulter d'un accord discuté entre eux sur les conditions où se ferait, à leurs points de contact, l'échange des

voyageurs et des marchandises et où serait réglée la question des trafics directs.

Mais on peut penser que, s'agissant de la substitution d'un nouveau mode de desserte à un mode préexistant, les pouvoirs concédants exigeront que le concessionnaire primitif garantisse la continuité de la desserte du trafic et la pérennité du nouveau service.

Il est donc nécessaire de prévoir que ce service sera fait par un entrepreneur automobile qui accepte de se conformer à un cahier des charges établi par le concessionnaire de la voie ferrée.

A. Le projet d'un tel cahier des charges a été présenté à la commission pour un cas d'espèce : elle a recommandé un certain nombre de modifications dont il est tenu compte dans le texte joint dont on pourrait s'inspirer dans les cas d'espèce, en l'adaptant aux circonstances particulières. Elle a, en particulier, demandé que la durée du contrat fût élevée à cinq ans, une durée d'un an ne permettant pas à l'entrepreneur de disposer du temps nécessaire à la bonne organisation de son service et à l'amortissement de son matériel.

Elle a également demandé qu'il fût précisé que l'entrepreneur devait être libre de proposer au chemin de fer toutes les modifications de service, tracé, horaires, prix, qui pourraient améliorer les résultats de son entreprise.

Elle a demandé, en outre, que ce cahier des charges fût complété par un article prévoyant la possibilité de résiliation du fait de l'entrepreneur, si les résultats de son exploitation sont franchement déficitaires.

b. Le choix de l'entrepreneur pourrait utilement être fait par voie d'adjudication restreinte.

La base de cette adjudication ne doit pas être un simple remboursement des dépenses d'exploitation, car il importe au plus haut point de faire participer l'entrepreneur aux résultats réels de l'entreprise. Par contre, l'aléa des conditions dans lesquelles le public, d'une part, la concurrence, d'autre part, influenceront sur les résultats ne permet pas de prévoir, tout au moins au début, une rémunération de l'entrepreneur qui soit simplement fonction des recettes de l'exploitation.

C'est pourquoi la commission recommande une formule s'inspirant de la formule ci-jointe dont le cadre est forcément un peu complexe et dont les coefficients pourront être adaptés aux divers cas d'espèce : cette formule prévoit une rémunération dépendant à la fois des recettes réelles et des dépenses évaluées forfaitairement ; quand les recettes n'atteignent pas un certain minimum, la part dépendant des dépenses est prépondérante ; c'est le contraire si les recettes dépassent ce minimum, dont le taux de base servira à faire un choix entre les divers soumissionnaires.

Ce minimum est basé, dans la formule jointe, sur le nombre de kilomètres parcourus. Une variante, peut-être plus exacte, mais plus complexe encore, consisterait à le baser sur le nombre des journées-voiture et le nombre de kilomètres parcourus.

On pourrait même prévoir que ce minimum serait variable d'après un index économique.

## A V I S

**relatif à l'organisation du groupage des marchandises  
adopté par le Comité de coordination dans sa séance du 22 juin 1932.**

### A

Si, sur une relation déterminée, le chemin de fer a la garantie d'une remise régulière de colis de détail, pour la capacité d'un nombre suffisant de containers ou de wagons, il peut offrir un prix de revient d'autant plus bas que la régularité et le tonnage total remis sont plus grands, tout en prévoyant des horaires d'acheminement bénéficiant, grâce à l'absence de transbordements, d'une grande rapidité de transport.

Pour que les expéditeurs et destinataires individuels de ces colis puissent bénéficier de ces avantages, il faut que des « groupeurs » assurent le groupement sur les relations par chemin de fer d'un trafic présentant cette régularité et cette importance, au besoin en concentrant sur un petit nombre de gares le trafic d'une région importante autour de chacune d'elles.

Ces groupeurs doivent, pour ces opérations, utiliser des automobiles permettant d'assurer, dans cette région, la desserte à domicile.

Ce groupement et cette desserte sont déjà réalisés en de nombreux points, mais, en général, dans des régions assez peu étendues, et dont la géographie résulte de l'expérience individuelle de chaque groupeur, et non pas de la recherche d'une économie générale par la concentration sur certaines relations par fer de l'ensemble du trafic de l'ensemble des groupeurs.

Le cahier des charges du chemin de fer ne prévoyait d'ailleurs la prise et la livraison à domicile que dans les limites des localités de plus de 5.000 habitants : l'automobile justifie l'extension considérable d'une zone d'action qui avait été prévue pour le cheval.

### B

Il semble que le choix des centres de groupages les plus favorables pourrait être proposé par des conférences composées de :

Un représentant du chemin de fer, intéressé à assurer à ses rails un produit kilométrique minimum des trains à longue distance qui lui serviront à acheminer ce trafic pour lequel il pourra offrir un prix réduit, grâce à l'assurance qu'il aura de sa régularité;

Un représentant des compagnies secondaires concessionnaires de voies ferrées de la zone envisagée;

Un représentant des entrepreneurs de transports automobiles, intéressés à développer l'étendue, trop restreinte à l'heure actuelle, des

zones de groupage et de dégroupage, où ils pourront développer leurs services rémunérateurs sans crainte de concurrence de la part du chemin de fer, et sans soulever les graves objections qui ont pu être faites contre l'utilisation des routes par des camions lourds, rapides, à grande distance;

Un représentant des groupeurs par fer, un représentant des groupeur par route, un représentant des correspondants de chemin de fer, qui connaissent l'importance des divers trafics et ont intérêt à faciliter au chemin de fer la réalisation de prix de revient réduits et à étendre leur activité par l'extension des zones de groupage et de dégroupage par automobiles.

Le Comité pourrait recommander la création, pour chaque zone, par exemple la zone d'action de chaque grand réseau, de conférences de cet ordre qui proposeront les relations entre centres à créer dans chacune de ces régions, et se réuniraient à deux ou trois pour faire les mêmes études sur les relations intéressant deux ou trois régions.

### C

Sur chacune de ces relations, les possibilités de l'automobile, l'importance et la régularité du trafic permettront de préciser le prix que le chemin de fer devra et pourra, compte tenu des prix de revient respectifs des deux modes de transport, offrir pour assurer le trafic à ses rails.

Le tarif correspondant devra permettre à tous les groupeurs, petits et grands, de participer à l'économie d'exploitation qui résulte du groupement, sur la relation considérée, d'une plus grande quantité de trafic et les inciter à concentrer sur cette relation le tonnage le plus élevé possible.

Le prix que le chemin de fer peut offrir, pour une expédition isolée d'un wagon de groupage, devra donc comporter deux espèces de réductions :

Les premières d'entre elles, applicables à tous les groupeurs, ne dépendront que du tonnage total remis par l'ensemble des groupeurs sur la relation considérée;

Les secondes d'entre elles seront fonction du tonnage de chaque groupeur ou groupement régulier de groupeurs pour le récompenser des économies supplémentaires qui résultent de la régularité et de l'importance de son tonnage, et pour tenir compte du prix de revient plus bas qu'il pourrait réaliser par la route, si son tonnage est plus fort et plus régulier.

L'importance relative de ces deux catégories de ristourne dépendra du cas d'espèce : à trop forcer la première, on retirerait au fer les avantages techniques et la sécurité commerciale que lui apportent des remises massives et régulières. A trop forcer la seconde, on empêcherait les groupeurs isolés de bénéficier du tarif et on les rejetterait vers la route : l'expérience permettra de choisir la meilleure solution.

Bien entendu, lorsque les remises dans quelques gares voisines concourront, sur le parcours de la relation envisagée, à la formation du tonnage important recherché, le tonnage remis à ces divers points devra concourir à l'obtention des réductions prévues.

D'autre part, lorsque, dans la zone de groupage ou de dégroupage, des sous-zones présenteraient une importance suffisante pour justifier le transport direct par camion sans passer par le centre, le tarif devra prévoir, s'il y a lieu, une réduction supplémentaire comprenant les

frais spéciaux que le groupeur assumera pour amener ses marchandises jusqu'au centre et concourir ainsi, dans l'intérêt commun, à l'abaissement du prix individuel de transport de chaque tonne sur la relation considérée.

Dans quelques cas particuliers même, une nouvelle réduction pourrait tenir compte de la différence de prix qu'offrirait, avec la relation principale, le transport direct par camion sur la relation secondaire.

La Commission a eu connaissance du dépôt d'un projet de tarif établi en tenant compte des considérations qui précèdent.

Sans vouloir en étudier les modalités d'espèce, elle exprime le vœu qu'une expérience de cet ordre soit tentée le plus tôt possible.

## AVIS

sur l'organisation des containers

*adopté par le Comité de coordination dans sa séance du 11 juillet 1932.*

### I

La Commission a examiné la question des containers avec le désir de proposer des mesures susceptibles d'en généraliser rapidement l'emploi.

Le container est en effet un outil qui facilite la réalisation effective de la collaboration du chemin de fer et de l'automobile.

De ces deux moyens de transport, le premier est surtout apte aux grandes distances et aux gros poids; le second aux petites distances et au détail.

Pour les transports mixtes, l'idéal serait de les associer : mais cette association présente une difficulté, c'est la manutention des marchandises qui doivent passer de l'un à l'autre, à cause du coût, des difficultés et de la lenteur de leur manutention : le container résoud cette difficulté.

Vis-à-vis des transporteurs il présente également l'avantage de faciliter les opérations de manutention, mais surtout il diminue la spécialisation de leurs types de matériel qui peuvent se réduire à des camions et à des wagons plats, la spécialisation d'après la nature des marchandises se faisant dans le container lui-même.

Si l'usage du container ne s'est pas plus développé, c'est probablement parce qu'il suppose l'entente préalable et le concours effectif pour chaque transport de l'expéditeur, du destinataire et des divers modes de transport employés; cette entente et ce concours sont nécessaires pour que les uns et les autres soient prêts à utiliser le container sans difficulté ni perte de temps : ils tendent d'ailleurs à réaliser le transport dans des conditions qui assurent une bonne utilisation du container, c'est-à-dire, en principe, en recherchant un fret de retour total ou partiel.

Le concours des divers intéressés a pu se réaliser dans certains cas d'espèce lorsque le transport à faire par container présentait dans l'espace, comme dans le temps, une stabilité et une régularité suffisantes pour spécialiser des containers à ce trafic particulier.

Mais lorsque le trafic, bien que techniquement justiciable du container, est dispersé dans le temps et dans l'espace, l'utilisation pratique et économique du container n'est plus possible sans l'intervention d'un lien organisateur spécial qui reste à créer.

Certains membres de la Commission ont même signalé que pour tirer sur les relations stables et régulières le parti le meilleur des containers, il faudrait réaliser une véritable spécialisation des organes de manutention, des automobiles et des wagons.

La Commission croit en effet que cette spécialisation présenterait des avantages sur ces relations particulières, mais elle considère que sa réalisation est subordonnée à toute une série d'études qui ne sont qu'amorcées, et ne pourra pas, avant longtemps, s'étendre aux transports isolés.

Les mêmes remarques s'appliqueraient à l'étude et à la réalisation du moyen à employer pour permettre le transport, sur wagons surbaissés, de remorques ou de camions.

Elle a donc cru mieux répondre aux vœux du Comité en examinant en détail les mesures qui pourraient être prises pour faciliter et développer dès maintenant l'emploi des containers, en réduisant au minimum les équipements spécialisés à prévoir.

A ce point de vue elle a successivement examiné le côté technique de la question, son côté international, et, d'une manière plus développée, parce que répondant plus directement au but de ce Comité, son côté commercial dans le cadre national.

## II

### ASPECT TECHNIQUE.

La Commission a été mise au courant par plusieurs de ses membres des travaux entrepris à cet effet par la Chambre de commerce internationale et par l'Union internationale des Chemins de fer. Celles-ci ont mis sur pied, à la suite du concours sur le meilleur système container, un projet de conditions techniques à remplir par les containers. Ce projet est actuellement examiné par les Commissions compétentes de l'Union internationale des chemins de fer; les diverses Fédérations et Unions représentées à la Commission en ont reçu un exemplaire pour leur permettre de présenter les observations qu'elles pourraient avoir à faire à son sujet.

La Commission croit qu'elle ne peut que recommander que les containers à utiliser en France répondent, dans toute la mesure du possible, aux conditions techniques du texte qui sera définitivement adopté à la suite de ce projet : ces containers pourront en effet être ainsi indifféremment utilisés en trafic intérieur, en trafic international et en trafic commun avec les compagnies de navigation maritime.

La Commission signale à ce point de vue, l'intérêt qu'il y a à faire des cadres les plus légers possible et à rechercher les moyens de manutention et de levage qui permettent d'obtenir ce résultat.

### III

#### ASPECT INTERNATIONAL DE LA QUESTION.

La Commission a été mise au courant par plusieurs de ses membres de l'initiative prise par M. le Sénateur CRESPI de création d'un bureau international containers. Un grand nombre de compagnies de navigation maritime, les grands réseaux de chemins de fer de France, d'Italie, d'Angleterre et d'Allemagne, ont déjà adhéré à l'assemblée générale constitutive de ce bureau; il en est de même de la Chambre de commerce internationale, de la Fédération internationale de transports automobiles, du Conseil central du tourisme international, du bureau international de normalisation automobile.

Il a semblé à la Commission qu'en attendant la création des organismes spéciaux à chaque pays, dont l'association doit ultérieurement constituer la forme définitive du bureau international containers, il est nécessaire que les Fédérations des correspondants et des groupes et les Unions de voies ferrées d'intérêt local et de transports automobiles qui sont représentées au présent Comité entrent en rapport avec M. le Sénateur CRESPI pour venir compléter au sein de la composition provisoire du bureau international containers, la représentation des intérêts français sur cette question : automobiles, chemins de fer, usagers.

Ces diverses Fédérations et Unions ont reçu communication du projet de statuts provisoires de ce bureau. Les grands réseaux de chemins de fer qui ont été depuis longtemps directement approchés par M. le Sénateur CRESPI, ont indiqué qu'ils seraient heureux de pouvoir s'associer aux démarches de celles de ces Fédérations et Unions qui désiraient collaborer au bureau international containers, en indiquant à son fondateur qu'ils ne verraient que des avantages à voir accueillir favorablement ces candidatures.

### IV

#### ASPECT COMMERCIAL DE LA QUESTION EN TRAFIC INTÉRIEUR FRANÇAIS.

La généralisation de l'emploi du container suppose d'abord la constitution d'un parc suffisamment important : c'est une grosse mise de fonds. Les représentants des grands réseaux à la Commission ont indiqué que les réseaux de chemins de fer français seraient disposés à prêter leur concours à ce point de vue.

D'une part, en effet, ils estiment que la généralisation des containers est de nature à multiplier les cas où la route servira d'affluent au fer pour les transports sur des grandes distances. Ils pensent donc qu'il est aussi bien de leur intérêt particulier que de l'intérêt général de faciliter le développement de cet outil. De plus, l'emploi du container leur permettra d'utiliser d'une manière encore plus complète le parc important de wagons plats qu'ils possèdent, leur évitera la construction de couverts ou leur fera faire l'économie du prix de la caisse de ces wagons couverts; ils peuvent consacrer l'argent correspondant à construire des containers.

La Commission s'est alors demandé si le plus simple ne serait pas de charger les grands réseaux propriétaires des containers de les exploiter eux-mêmes en faisant la recherche de la clientèle intéressée et en s'entendant, cas d'espèce par cas d'espèce, avec les transporteurs routiers qu'il faut associer à l'emploi de ces engins.

Il a semblé à la Commission que cette solution devait être écartée :

a. En premier lieu, elle ne correspondrait pas en effet à l'esprit des solutions que la Commission a présentées au Comité et que celui-ci a bien voulu approuver, solutions qui consistent à chercher, toutes les fois où c'est techniquement et économiquement possible, à maintenir chacun des moyens de transport dans le domaine qui lui est propre : le train sur le rail, l'auto sur la route. Pour suivre cette ligne de conduite il faut confier à un organisme distinct le soin d'exploiter les containers;

b. En outre elle transporterait dans un domaine où la souplesse commerciale doit être de règle, surtout dans la période de développement de l'emploi d'un engin nouveau, toutes les sujétions d'égalité de traitement étroitement comprise, d'obligation et de délai de fourniture dont souffre à l'heure actuelle le régime des chemins de fer en France.

Dans ces conditions, la Commission croit devoir proposer au Comité la méthode suivante :

Les containers, en principe d'un modèle répondant aux conditions techniques de la Chambre de commerce internationale et de l'Union internationale des chemins de fer, seraient construits par les grands réseaux français; ceux-ci les donneraient en location à une société d'exploitation dans laquelle seraient groupés les divers usagers (en particulier les groupeurs et les correspondants de chemins de fer), les grandes sociétés de transports par automobiles, les grands réseaux de chemin de fer, les grandes sociétés de chemin de fer d'intérêt secondaire ou local, et peut-être même éventuellement certaines compagnies de navigation maritime ou fluviale.

Cette société payerait au chemin de fer un prix de location annuel couvrant celui-ci de ses charges de capital, d'amortissement et d'entretien du container et lui permettant ainsi de laisser sans arrière-pensée la société exploitante utiliser, comme bon lui semblera, le matériel pris en location par elle.

Mais du fait de cette utilisation le chemin de fer touchera des taxes de transport. Une partie de ces taxes a pour objet de couvrir les charges de capital et d'entretien du matériel container fourni, mais ces charges sont déjà supposées payées, par la société exploitante, au chemin de fer sous forme de location annuelle; s'il conservait intégralement les taxes de transport en containers, le chemin de fer serait payé deux fois de la fourniture du matériel container.

En toute équité, il doit donc à la société d'exploitation la part de taxe couvrant les frais de fourniture du container. Si la société exploitante tire du container qu'elle loue le même rendement kilométrique, c'est-à-dire le même nombre de tonnes kilométriques annuel qu'en tirerait le chemin de fer, elle a droit au remboursement intégral de la location qu'elle paye : c'est sur cette base que sera déterminé le montant de la ristourne par tonne kilométrique à laquelle la société exploitante aura droit.

Si elle tire du container loué moins de rendement que n'en tirerait le chemin de fer, elle ne sera remboursée que partiellement de sa location. Cela est justice. Si elle en tire plus, elle sera remboursée de plus que sa location, et cela est encore justice, car le chemin de fer

bénéficiera, lui, de taxes de transport proprement dites (indépendantes des frais de fourniture du matériel container) en quantités plus considérables que ce qu'il aurait pu se ménager à lui-même.

Les rapports étant ainsi réglés entre le chemin de fer et la société d'exploitation, cette dernière louerait ses containers aux divers usagers, à des conditions, dont elle serait maître, qui la rémunéreraient des charges, d'ailleurs faibles, de son capital, de son administration, de son service de recherche de trafic, de l'organisation et de la liaison qu'elle assurerait, qui représentent la partie la plus importante de son activité. Cette location serait faite suivant une formule intéressant les clients à faire rendre le plus gros tonnage possible aux containers, tant sur route que sur rail.

Bien entendu il y aurait à prévoir toute une série d'accords entre les réseaux et les transporteurs sur route intéressés; ces accords, formant une espèce de cahier des conditions générales d'exploitation des containers régleraient, tant dans leurs rapports entre eux que dans leurs rapports avec les clients éventuels les questions de fourniture du matériel container, répartition, réutilisation en retour, pièces accompagnant le container, règles d'acheminement, règles d'échange, vérifications à l'échange, règlement des avaries, tant visibles qu'occultes, délais normaux d'utilisation et de renvoi, nettoyage, etc.

Il a semblé à la Commission qu'elle pourrait préparer un cadre de ces dispositions, mais il ne lui a pas échappé qu'il s'agissait là d'une étude à faire faire par des spécialistes, en s'inspirant des travaux déjà entrepris par l'U. I. C., étude qui ne pouvait pas aboutir dans un délai de jours; elle a donc préféré présenter d'abord au Comité le principe des mesures qu'elle préconise; si celui-ci veut bien les approuver, elle entreprendra ensuite l'étude des détails dont il vient d'être question.

Il lui semble, en outre, que les participants éventuels à la société d'exploitation dont elle a prévu la création auraient intérêt à se constituer dès maintenant en une société d'études qui pourrait préparer la voie à la société d'exploitation future.

## V

Certains membres de la Commission ont également soulevé la question des tarifs en signalant l'intérêt qu'il y aurait à avoir pour les transports par containers une tarification qui laisse l'usager entièrement maître de la nature des marchandises qu'il y charge, en évitant toutes les complications et les difficultés qui peuvent résulter de la reconnaissance par le chemin de fer ou les transporteurs sur route de la nature exacte de la marchandise.

Les représentants des grands réseaux à la Commission ont fait remarquer que cet aspect de la question ne leur avait pas échappé; mais par sa nature même, résultant de leur cahier des charges, la tarification actuelle des chemins de fer qui fait dépendre, en grande partie, le pris de base du transport de la valeur même de la marchandise transportée, ne permet pas l'introduction sans précaution d'un tarif applicable quelle que soit la nature de la marchandise : ce tarif ne jouerait en pratique que dans les cas où il serait inférieur à celui des marchandises chères et ce procédé aurait pour résultat d'obliger les chemins de fer à relever par compensation le tarif des marchandises moins chères, ce qui est peu souhaitable au point de vue général.

Mais, sous cette réserve, qui a simplement pour but de marquer la difficulté qu'il y aurait à toucher sans précaution à un édifice qui résulte d'un équilibre lentement constitué, les grands réseaux ont rappelé qu'ils avaient pris l'initiative de proposer, pour les transports par wagons, une tarification qui ne dépende que du nombre de kilomètres parcourus par le wagon, quel que soit son chargement. Même si l'expérience de cette tarification n'est pas favorable en ce qui concerne les wagons, ils pensent que l'essai pourrait en être utilement fait sur les containers où certains des inconvénients à redouter peuvent disparaître.

La Commission s'est ralliée à cet avis.

---

## AVIS

sur la répartition du trafic entre le fer et la route  
*adopté par le Comité de coordination dans sa séance du 25 juillet 1932.*

---

### I. — BUT DE L'ÉTUDE.

En vue de supprimer les doubles emplois et les concurrences inutiles ou onéreuses que se font le chemin de fer et l'automobile, la commission a examiné les méthodes qui permettraient, par accords mutuels, de répartir entre eux le trafic d'une façon rationnelle.

La commission a limité son étude aux services de transports publics et, sauf mention explicite, c'est d'eux seuls dont il sera question dans le présent avis.

### II. — PRINCIPES DE LA RÉPARTITION DU TRANSPORT.

Ces principes peuvent s'énoncer de la façon suivante :

1° Examiner s'il n'y a pas intérêt à faire assurer par la route la desserte voyageurs et colis de détail des régions traversées par des lignes sur lesquelles l'importance ou la nature du trafic ne justifient pas le maintien de services par train ou automotrice, capables de couvrir les frais de leur exploitation à l'aide des tarifs qu'il leur est permis de percevoir;

2° Confier à la route le ramassage et la distribution des colis de détail, en les groupant sur des relations par fer bien choisies;

3° Sur les lignes principales, réduire la desserte par les trains omnibus, en allant au besoin jusqu'à la fermeture de certaines stations aux voyageurs et au détail, lorsque la route peut mieux assurer la desserte des localités correspondantes;

4° Par contre, supprimer tous transports par route sur les distances

un peu importantes, en particulier lorsqu'il faut, pour le parcours principal, employer une voiture différente de celles qui ont fait la collecte ou doivent faire la distribution, parcours de collecte et de distribution pour lesquels il y a au contraire intérêt à développer l'emploi de l'automobile;

5° Enfin, réserver au chemin de fer les transports au départ d'embranchements particuliers et même, d'une façon générale, par chargements de l'ordre du wagon complet, sauf les cas d'espèce où la route évite un détour ou supprime les manutentions trop rapprochées; les containers doivent permettre de réduire considérablement ces derniers cas, qui n'existent d'ailleurs pas pour les embranchements particuliers.

Mais si ces principes sont suffisamment généraux pour que tout le monde puisse s'y rallier, ils ne permettent pas de dresser la liste des trafics à laisser au fer et la liste de ceux à laisser à la route.

La commission estime que, même en se restreignant aux éléments les plus faciles à définir : poids, distance, il n'est pas possible de fixer des conditions qui limitent d'une façon générale le trafic à réserver au fer ou à la route, même en acceptant l'existence d'une zone de doute : il faut examiner séparément chaque cas d'espèce.

### III. — EXAMEN DES CAS D'ESPÈCE.

La commission s'est alors proposé de rechercher comment, dans chaque cas, il pourrait être décidé que tel service devrait être assuré par fer ou par route.

La raison déterminante du choix lui a paru devoir être la suivante : à commodités égales, le service doit être assuré par le moyen dont le prix de revient total est le plus bas.

L'organisme qualifié qui fera ce choix aura donc deux devoirs principaux :

1° Comparer la valeur des services et leur commodité pour le public;

2° Comparer leurs prix de revient, compte tenu de la nature et de l'intensité du trafic.

Pour les voyageurs, les questions de tracé et de capacité de transport seront prédominantes. La commission croit que, *a priori*, il sera toujours justifié d'examiner s'il n'y a pas lieu de supprimer le service par fer sur les relations où un autobus suffirait à assurer, à chaque moment, la totalité du trafic; inversement, sous réserve de vérifier que le fer présente les commodités d'horaire et de vitesse suffisantes, tout service automobile qui ne revêt pas le caractère d'une simple desserte locale est à supprimer.

De nouvelles voies ferrées ne pourront être ouvertes que s'il s'agit de desservir des besoins que l'automobile est impuissante à satisfaire; de nouveaux services par route ne pourront être créés que pour remplacer un service par fer supprimé ou à supprimer ou pour assurer des dessertes locales, ou, par exception, des liaisons directes qu'il aurait été reconnu impossible d'assurer commodément par fer.

Pour les marchandises, la question prix de revient est prédominante, mais étant bien entendu qu'il sera tenu compte, dans ce prix, du coût

des sujétions ou des prestations supplémentaires qui peuvent résulter, d'une manière différente, suivant le mode de transport :

- De l'apport au point d'origine du service;
- De l'amenée à partir de son point terminus;
- Des manutentions spéciales à accomplir;
- De l'acceptation de la totalité du trafic présenté;
- Des délais de livraison.

Dans la détermination du prix de revient, il faut également tenir compte de l'intérêt qui s'attache à utiliser au maximum la capacité des outils de transport déjà existants. De même, il faudra éviter d'utiliser l'un ou l'autre mode de transport à des trafics qu'il ne pourrait, techniquement, assurer qu'à grands frais.

Enfin, le prix de revient pour les marchandises, aussi bien que pour les voyageurs, doit comprendre l'ensemble des dépenses faites, tant par l'entrepreneur que par tous autres, pour assurer le service; à cet effet, les prestations, les frais de la voie empruntée doivent être appliqués dans les mêmes conditions aux deux services, car le choix à faire entre eux n'est à envisager qu'au seul point de vue de la charge qui en résulte pour l'ensemble de l'économie nationale.

Il ne faut pas oublier, d'ailleurs, que cette estimation du prix de revient présentera de grandes difficultés en ce qui concerne la répartition des frais généraux et des charges d'établissement et d'entretien des installations fixes. Mais la commission pense que c'est la base la meilleure du choix à faire entre les deux modes de transport. Cette base doit d'ailleurs présenter, comme il va être dit, un certain caractère de généralité qui peut en faciliter le calcul.

#### IV. — NATURE DES TRAFICS À ÉTUDIER.

La commission a cru ne devoir distinguer que trois genres de trafic : voyageurs, marchandises par wagons complets, détail, car ils correspondent en général à trois genres d'outil ou d'exploitation bien distincts. Il ne lui a cependant pas échappé qu'il y aura intérêt, toutes les fois que ce sera possible, à réunir le service des colis de détail à celui des voyageurs ou à celui des wagons complets, suivant les cas, pour profiter des économies et des facilités que le public trouvera à cette réunion.

Le prix de revient doit toujours s'entendre de l'ensemble du trafic considéré. C'est là un point d'une importance capitale sur lequel la commission croit devoir insister.

Il ne s'agit pas de savoir si, pour telle ou telle catégorie d'usagers ou de marchandises, le fer ou la route peut offrir un prix plus bas, tel jour pour tel transport. Une étude de cette espèce ne correspondrait pas à la nature du « service » que nous étudions.

Ce qu'il faut, c'est que, pour l'ensemble du trafic à assurer entre un point et un autre — ou sur une ligne déterminée — ou entre une zone et une autre, le service choisi soit bien celui qui offre, au total, le prix de revient le plus bas.

Il serait injuste et contraire à l'intérêt général de permettre à l'un des modes de transport de n'assurer qu'une partie du trafic voyageurs, en laissant à l'autre l'obligation d'assurer le reste, souvent à des prix ou avec des sujétions dont il ne peut s'affranchir.

Pour les marchandises par chargement d'une importance corres-

pondant à celle d'un wagon complet, la situation est identique; il ne faudrait pas autoriser la création d'un service par fer ou par route dont l'activité serait réduite à une catégorie déterminée de marchandises, — ou à une catégorie spéciale de clients. Celui des services sur lequel l'organisme qualifié portera son choix devra assurer l'ensemble du service, et son prix de revient devra être déterminé en conséquence.

Pour le détail, il en est encore de même : le service subsistant devra assurer la totalité du trafic de la zone qui lui sera dévolue, quelle que soit la nature de la marchandise, ou sa localité, grande ou petite, d'origine ou de destination.

D'autre part, certains trafics bien particuliers : touristiques — deserte locale des grandes villes et de leur banlieue — gros embranchements industriels et miniers — gros centres d'expédition de colis de détail, pourront exiger des mesures un peu spéciales. Mais la commission insiste sur le fait qu'il faut réduire au minimum indispensable ces services spéciaux; les sujétions qu'ils peuvent comporter, ou les avantages qu'ils peuvent offrir ne doivent pas être imposés ou réservés à une seule catégorie d'usagers ou d'entrepreneurs. Le choix du service à maintenir doit être fait sur l'ensemble du service à assurer, en tenant compte de toutes ses ressources, mais aussi de toutes ses charges.

#### V. — CONFÉRENCES RÉGIONALES, LEUR COMPOSITION ET LEUR RÔLE.

La commission n'entend pas imposer un partage du trafic et ne propose pas de laisser, sur chaque relation, un seul entrepreneur. Le but qu'elle poursuit est de supprimer la concurrence inutile résultant de la coexistence de deux modes de transport qui, placés dans des conditions non comparables, réalisent un partage arbitraire du trafic sans tenir compte des besoins réels de la collectivité.

Si une entente directe entre les intéressés ne peut pas faire ce partage d'une façon rationnelle, il faut alors demander à un organisme impartial de rechercher le mode de transport qui conviendra le mieux à l'ensemble de l'économie nationale.

La nature de cet organisme relève de l'initiative gouvernementale : la commission croit devoir suggérer la création de conférences dont la composition pourrait être la suivante :

- Un représentant du pouvoir central;
- Un représentant de la défense nationale;
- Un représentant technique du ou des départements intéressés;
- Un représentant des chambres de commerce;
- Deux représentants des usagers (conseillers généraux, entreprises de groupage et correspondants, chambre d'agriculture et d'industrie);
- Un représentant des grands réseaux;
- Un représentant des petits réseaux;
- Un représentant des transporteurs automobiles.

Ces conférences, saisies des cas d'espèce soit par les pouvoirs publics, soit par les transporteurs intéressés, donneraient, relation par relation, pour chaque nature de trafic :

Voyageurs,  
Chargements complets,  
Détail,

leur avis motivé sur le mode de transport à conserver ou à adopter, ou sur les modifications à apporter aux modes existants pour les mieux adapter aux besoins du public.

Ces avis, établis en tenant compte des services déjà existants; des besoins et des commodités du public (1), du prix de revient total des divers modes de transport, pourraient être ultérieurement révisés d'après les variations des circonstances ou les progrès de l'un ou l'autre mode de transport.

Les conférences se réuniraient à deux ou trois pour étudier les services ou les relations s'étendant sur la zone de plusieurs d'entre elles.

Si la raison déterminante du choix à faire doit, comme nous l'avons dit, être le prix de revient total, à commodités égales, de l'ensemble des transports de la catégorie à assurer par le service à créer ou à maintenir, la commission croit devoir insister pour que ce choix tienne également compte des conditions de sécurité, de régularité et de continuité du service.

L'entrepreneur du service devra prendre, tant pour ses usagers que pour les tiers, *toutes* les garanties de sécurité que sa technique permet de prendre; il devra présenter, par lui-même, ou par des assurances, une surface financière largement suffisante pour couvrir toutes les conséquences de son exploitation; il devra, enfin, assurer au public une exploitation permanente et régulière.

D'un autre côté, les divers services, fer et route, devront, sous le contrôle des Pouvoirs publics, prévoir les mesures ou passer les accords nécessaires pour que la continuité du trafic, à leurs points de soudure, et sur leurs au delà, soit maintenue dans des conditions au moins équivalentes à celles qui existent à l'heure actuelle.

Le chemin de fer, en particulier, a créé, dans tout le pays, des points de remise et de livraison entre lesquels le public est assuré de pouvoir, à tout moment, pour toute marchandise par colis ou par chargement complet, et pour toute destination, faire, avec toutes garanties, sans avoir besoin d'intermédiaire, une expédition à un prix connu, dans des délais prévus. Il faut que la substitution d'un service automobile ne diminue ni le nombre de ces points, ni les commodités qu'y a le public; les entreprises de groupage assurent déjà ce service, souvent même avec prise à domicile, mais pour certaines relations seulement.

La commission estime enfin que tous les services publics à maintenir ou à créer doivent offrir sans restriction les mêmes facilités au public et ne pas constituer, d'autre part, une concurrence abusive aux services concédés ou subventionnés préexistants.

## VI. — CHOIX DE L'ENTREPRENEUR.

La commission s'est demandé si, une fois le mode de transport choisi par les conférences, celles-ci devraient être appelées à donner leur avis sur le choix de l'entrepreneur : intérêt général ou local pour les chemins de fer, telle ou telle entreprise pour l'automobile.

Elle ne le croit pas; elle pense que ce choix doit rester, le plus possible, libre, dans le cadre des réglementations existantes ou de celles que les pouvoirs publics croiront devoir créer.

---

(1) Rappelons ici, pour mémoire, les exigences de la Défense nationale.

## VII. — TARIFICATION.

La commission s'est également occupée de la question de la tarification à imposer au mode de transport choisi : il lui a semblé qu'il ne lui appartenait pas de recommander des règles de cette nature. Mais elle croit devoir attirer l'attention sur un certain nombre de mesures qui sont indispensables pour que le public tire réellement bénéfice du choix fait par l'organisme qualifié, sur chaque relation du mode de transport à adopter.

C'est ainsi que le fer présente, au point de vue régularité et permanence de l'exploitation, publicité et application des tarifs, conditions d'acceptation du trafic, des avantages qui sont le bon côté de la réglementation, par ailleurs si excessive, qu'on lui a imposée; sur les relations où il disparaîtra, il faut que le service qui le remplacera maintienne aux usagers ces avantages; il y aurait même intérêt à les étendre aux autres services.

Par contre, il serait nuisible d'étendre aux services par automobiles les sujétions d'homologation des tarifs qui écrasent les services par chemin de fer : la fixation *a priori* de taux maxima ou minima des tarifs n'est pas plus recommandable.

La responsabilité pécuniaire de l'entrepreneur est la meilleure garantie contre des tarifs trop bas, la disparition du trafic en faveur d'un concurrent contre des tarifs trop élevés.

Toutes ces règles, au surplus, ne valent pas le régime de liberté tarifaire dont jouit l'automobile, qui lui permet d'adapter ses prix au coût et à la valeur du service rendu et dont l'usager est le premier à profiter grâce à la rapidité et à la souplesse de tarification qui en résulte.

Sur les relations où l'auto disparaîtra, il faudra que le fer continue à offrir au public les avantages de cette liberté. Il y a même un intérêt certain à étendre ce bénéfice aux usagers de tous les services par chemin de fer, en permettant à ceux-ci, à l'exemple des services automobiles, de faire aux particuliers qui s'adresseront à eux des prix immédiats correspondant aux nécessités de transports particuliers à assurer.

Il faudra simplement exiger d'eux qu'ils publient les prix ainsi faits, s'engageant à les appliquer à quiconque, dans un délai d'un mois par exemple, en demandera le bénéfice dans des conditions identiques et les communiquent à leur pouvoir concédant.

Il serait, en outre, désirable que, à l'exemple de l'automobile, le fer, sur chaque relation où l'organisme qualifié l'aura choisi, comprenne, le plus possible dans son service, la prise et la livraison à domicile, simplifie progressivement la grande diversité de ses tarifs et les présente au public sous une forme plus directement utilisable.

## VIII. — COORDINATION DU TRAVAIL DES CONFÉRENCES.

Les conférences, dont la commission envisage la création, sont destinées à comparer, sur les cas d'espèce de leur compétence, le prix de revient d'un service par fer et d'un service par route : il est nécessaire qu'une certaine uniformité règne dans cette comparaison.

La commission croit devoir suggérer, à ce point de vue, la création

d'une conférence permanente supérieure qui donne des directives et examine, du point de vue de l'homogénéité des décisions, les avis motivés donnés par les conférences, et, en cas d'appel contre l'un de ces avis, donne un avis motivé définitif.

D'autre part, il faut envisager par quel moyen les avis exprimés par les conférences pourront être effectivement mis en œuvre.

Du côté automobile, qui est libre de ses services et de ses prix, c'est facile : il suffit de l'accord des entrepreneurs intéressés et de leur loyauté à respecter les engagements pris.

Du côté chemin de fer, il faut deux séries de mesures dont la commission recommande d'une façon instantane l'adoption :

a. D'une part, là où une conférence aura été d'avis de supprimer un service par fer, il faut que le chemin de fer obtienne, sans réserve, de son pouvoir concédant, le droit et les moyens de se conformer à cet avis.

Ce seront d'ailleurs, en général, des trafics à courte distance, de voyageurs ou de marchandises de la nature de ceux que l'automobile viendra normalement assurer en totalité, en percevant un prix rémunérateur grâce aux avantages supplémentaires qu'elle est, dans ce cas, en mesure d'offrir au public.

b. D'autre part, il faut que, là où une conférence aura décidé de réserver un trafic au fer, le public vienne sans hésiter lui confier ce trafic. Il faut que l'usager ait, à ce point de vue, autant de facilités que s'il s'agissait d'un service par automobile. Il faut donc que le chemin de fer puisse lui indiquer immédiatement le prix auquel il accepte de faire le transport : cette faculté, déjà réclamée plus haut dans la présente note, est indispensable pour que l'usager retrouve dans le service maintenu tous les avantages du service écarté et ne souffre pas des lenteurs de la procédure actuelle d'homologation des tarifs, en supposant même qu'elle aboutisse.

Cette faculté permettra, en outre, d'éviter l'apparition de transporteurs dissidents qui ne voudraient pas se conformer à l'avis exprimé par les conférences, parce qu'ils sauront par avance que le chemin de fer aura le moyen de rendre vaine, grâce aux prix qu'il pourra librement faire, toute tentative de cette nature.

En résumé, la commission demande que, compte tenu de la disparition du monopole de fait dont ont joui les chemins de fer, et compte tenu du fait que l'auto peut et doit les remplacer sur nombre de relations qu'ils assurent actuellement, on leur permette, comme l'automobile a déjà le droit de le faire en ce qui la concerne :

1° De ne plus assurer les services déficitaires qu'il aura été reconnu qu'un service automobile libre peut et doit assurer à leur place;

2° De consentir librement aux usagers les prix à percevoir pour exécuter les trafics qu'il aura été reconnu que le fer peut et doit continuer à assurer.

---

*Observations des représentants des Chemins de fer secondaires sur l'avis relatif à la répartition du trafic entre le fer et la route adopté par le Comité de Coordination dans sa séance du 25 juillet 1932.*

Si le programme présenté aujourd'hui au comité ne répond évidemment pas tout à fait à la conception qu'ont les chemins de fer secon-

dares de la coordination et aux vues qu'ils ont exposées à différentes reprises à ce sujet, il ne va pas néanmoins à l'encontre des principes qu'ils ont défendus depuis plusieurs mois à cet égard. Nous le soumettrons donc volontiers à nos unions dans leur réunion d'octobre et c'est sous ces réserves que nous l'acceptons aujourd'hui.

**Observations des représentants  
du Comité des Transports publics automobiles sur l'avis relatif  
à la répartition du trafic entre le fer et la route  
adopté par le Comité de Coordination dans sa séance du 25 juillet 1932.**

Les travaux du comité de coordination ont porté sur deux points très différents :

1° Examen des relations du rail et de la route dans des cas particuliers; contrat à intervenir pour le remplacement des transports par fer par les transports par route; groupage; containers;

2° Répartition des transports.

Les représentants du Comité des Transports publics automobiles de l'Union des voies ferrées d'intérêt local et des transports publics automobiles ont tenu à répondre à l'invitation qui leur avait été faite : et, malgré la démission, en cours de travaux, d'un certain nombre de représentants de l'automobile, à prendre part de la façon la plus active et la plus conciliante aux travaux du comité et de la commission.

Ils constatent :

1° Que la dernière partie des travaux de la commission porte sur un point intéressant la totalité des transporteurs dont beaucoup ne sont pas représentés; par exemple : les transports par eau, les transports par air qui font totalement défaut et une grande partie des transports par route;

2° Que l'étude de la répartition des transports, telle qu'elle est présentée, semble entraîner la modification des dispositions législatives ou réglementaires existantes.

Que cette question, ainsi qu'il a été déclaré à plusieurs reprises par les présidents du comité et de la commission, n'était pas l'affaire de la commission, ni du comité, mais relevait des Pouvoirs publics.

Que si les représentants du Comité des T. P. A. sont partisans d'une autorisation basée sur les pouvoirs de police, c'est-à-dire sur la sécurité, ils se déclarent actuellement incompétents sur les modifications précitées nécessaires à l'application des propositions de la commission.

Dans ces conditions, les représentants du Comité des T. P. A. déclarent ne pouvoir donner leur adhésion aux conclusions du rapport sur la répartition du trafic, qu'autant qu'il est bien spécifié qu'il s'agit d'accords à intervenir entre les divers entrepreneurs de transports publics pour l'application des propositions de la commission.

**OBSERVATIONS PRÉSENTÉES PAR M. BEGHIN,**  
*Président de l'Union des Voies Ferrées.*

---

J'ai été convoqué devant vous comme président de l'Union des voies ferrées, mais je présenterai la question comme président du Comité des Chemins de fer, laissant à mes collègues des tramways et des transports publics automobiles le soin de la développer au nom de leurs comités respectifs.

Nous avons étudié avec la plus grande attention le remarquable document que votre rapporteur M. Jossé a établi sur cette question de la politique des transports que le Gouvernement a mis à l'ordre du jour de votre assemblée.

Je tiens tout d'abord à vous remercier d'avoir bien voulu nous consulter sur cette question qui est d'un si haut intérêt pour notre industrie.

Au milieu du manque de coordination où se débattent les transports, le rapport si documenté de M. Jossé nous a apporté une lueur d'espoir en nous laissant entrevoir, dans un avenir que nous espérons proche, une réglementation qui donnera à chacun sa place pour le plus grand bien des usagers et des finances de l'Etat.

On a souvent parlé de coordination du rail et de la route. On ne peut coordonner que des choses préalablement ordonnées, les chemins de fer le sont déjà, à l'extrême même si j'ose dire, il faut ordonner les services routiers, la coordination des deux pourra venir ensuite et elle se fera très aisément. On a déjà essayé de mettre de l'ordre dans les services routiers, quelques Préfets trop peu nombreux ont pris des arrêtés en se basant sur des arrêtés que le Conseil d'Etat avait rendus pour des affaires municipales, mais ce sont des actions en ordre dispersé qui n'ont aucune cohésion. Les autres Préfets moins audacieux, n'ont pas pris d'arrêtés ou n'en ont pris qu'en ce qui concerne la partie technique de l'exploitation automobile. Ce que nous attendons c'est une réglementation uniforme dans tout le pays, elle sera la bienvenue des chemins de fer, des tramways et des services publics de transport automobile.

Il y a eu aussi des essais d'entente entre les chemins de fer et certains organismes groupant certains transporteurs automobiles. Ils n'ont pas abouti, ils ne pouvaient pas aboutir, parce que les chemins de fer sont une industrie bien limitée, fermée si j'ose dire tandis que l'industrie automobile étant absolument libre, les engagements pris par certains transporteurs automobiles peuvent être très loyalement enfreints par de nouveaux transporteurs qui n'auront pas signé au contrat d'accords.

Après cette observation d'un caractère un peu général puisque vous avez bien voulu nous demander notre avis, nous vous l'avons exposé dans notre lettre du 17 octobre. Je ne la reprendrai pas, j'insisterai seulement sur quelques points et en développerai d'autres sur lesquels nous n'avions pas formulé d'observations.

Le rapport déclare à plusieurs reprises qu'il faut réserver les transports à petite distance à l'automobile et au contraire aux chemins de fer ceux à grande distance. C'est là une répartition trop catégorique et qui condamnerait à la mort les lignes d'intérêt local. Cette question ne peut à notre avis être traitée d'une façon générale. La répartition du trafic ne peut être résolue que par cas d'espèce.

Il y a lieu d'insister sur le point suivant : nous ne méconnaissions pas que, si aujourd'hui on faisait table rase de tout ce qui existe comme voie ferrée et s'il s'agissait de créer de toutes pièces en France un réseau de transports : voies ferrées d'intérêt général, voies ferrées d'intérêt local, services automobiles, il est fort probable qu'on ne le créerait pas comme il existe.

Mais le réseau ferré existe et quoi qu'on fasse, comme il n'est pas amorti, qu'on le supprime ou qu'on le maintienne, il faudra continuer à l'amortir. C'est là un point sur lequel on ne saurait trop insister, car de nos jours les questions financières dominent tous les débats quels qu'ils soient.

Il faut donc organiser nos transports en conservant le plus possible les lignes ferrées que nous avons. Pour cela il faut moderniser les chemins de fer, *sujétions moins étroites, réglementation moins draconienne*, exploitation plus au goût du jour, c'est-à-dire *confort et vitesse*. L'automotrice Diesel répond aujourd'hui à ces deux derniers points, il appartient à l'Administration de réaliser les deux premiers.

A la fin de son exposé, M. le Rapporteur, en indiquant les bases sur lesquelles pourrait être établie la réforme, a fait une classification des transports, et il distingue les transports professionnels des transports non professionnels.

Le transport professionnel est celui qui est exécuté par celui qui fait profession de transporteur et le transport non professionnel celui qui est exécuté par un industriel ou un commerçant pour son propre compte.

Mais le rapport propose de classer dans les transports non professionnels ceux qui sont exécutés *à titre exceptionnel* par des transporteurs.

A notre avis un transport offert au public est un service public. Prenons un exemple : exceptionnellement a lieu dans une localité un match de foot-ball, une fête d'aviation. On voit surgir de terre des nuées d'autobus, d'autocars, même de camionnettes qui vont venir enlever aux services publics existants : chemins de fer ou automobiles, une source de trafic rémunérateur. Le service public qui a dû assurer coûte que coûte le service des jours ordinaires avec un trafic souvent réduit se verra enlever ce jour-là l'espoir de trouver dans cette occasion exceptionnelle une recette qui le dédommagera des mauvais jours.

C'est un service public de transport en commun, il doit rentrer dans les transports professionnels et être assujéti aux mêmes obligations.

J'ai indiqué tout à l'heure qu'il y avait nécessité financière d'utiliser, le plus possible, le réseau ferré que nous possédons, permettez-moi, dans le même ordre d'idées, d'aborder un problème qui n'a pas été soulevé jusqu'ici, même pas dans la note de notre Chambre syndicale.

La loi du 22 juillet 1922 a institué pour les voies ferrées d'intérêt local un système de retraites.

La loi du 31 mars 1932 l'a étendu aux services automobiles « concédés », dit la loi. Le malheur c'est qu'il n'y a pour ainsi dire pas de services automobiles concédés, le règlement d'administration publique,

chargé, comme d'ordinaire, d'éclairer la loi, se débat actuellement sans aboutir pour essayer de faire dire au mot concédé autre chose que ce qu'il dit, mais ce qu'il y a de certain c'est que bien peu de services automobiles seront assujettis à la loi.

Or par le jeu de la concurrence, les services automobiles libres démolissent peu à peu les chemins de fer d'intérêt local et ceux-ci, pour restreindre leurs frais, licencient en masse du personnel.

La Caisse autonome mutuelle des retraites fonctionne (pour le moment du moins jusqu'à ce qu'elle ait pu économiser les réserves mathématiques nécessaires) sous le régime de la répartition, c'est-à-dire que ce sont les versements des membres en activité qui permettent de payer les arrérages des membres retraités.

Un tel système suppose, bien entendu, que le nombre des adhérents en activité ne diminue pas sans quoi les versements deviendraient insuffisants.

Si les licenciements massifs auxquels nous assistons vont en s'accroissant, et ils s'accroîtront car jusqu'ici ils n'ont guère eu lieu que pour comprimer les dépenses de personnel. Ce sera bien plus grave si on supprime les lignes. Il arrivera un moment où la caisse ne pourra plus assurer les retraites des retraités et encore moins, dans l'avenir, celles des adhérents en activité.

Ce jour-là, comme la retraite est un droit consacré par une loi, il faudra bien que la collectivité prenne ces retraites à sa charge, car ce ne sont pas les versements des quelques agents des services automobiles qu'on aura pu assujettir à la loi qui combleront le déficit.

Voilà encore pour le contribuable une nouvelle charge à ajouter à celles du déficit des chemins de fer, de l'entretien, de la signalisation et de la surveillance des routes, charges déjà si écrasantes.

Donc, Messieurs il faut ordonner, réglementer les transports en utilisant le patrimoine national que nous avons au mieux des intérêts de la collectivité si nous ne voulons pas courir aux pires catastrophes financières.

Enfin, puisque il faut, quoiqu'on veuille, envisager la question de défense nationale il est à rappeler que pendant la guerre dernière les chemins de fer secondaires ont rendu d'immenses services avec un personnel réduit au minimum.

Si on les supprime ou si seulement on les ampute trop largement, pourra-t-on attendre, de services automobiles qui nécessitent au moins un conducteur pour une trentaine de voyageurs, ou pour un camion de 5 tonnes, la capacité de transport de nos trains même minuscules d'intérêt local.

Sans parler de la consommation d'essence plus utile pour d'autres buts, il faudra des cantonniers pour entretenir les routes dégradées, des ouvriers pour extraire les cailloux nécessaires, des conducteurs de camions pour les transports, des ouvriers d'usine pour réparer les camions alors que toute cette main-d'œuvre fera défaut pour les buts purement militaires.

Il y a là un danger auquel il faut malheureusement penser.

Comme conclusion, j'estime, en tant que président du Comité des chemins de fer de notre Union des voies ferrées et des transports automobiles, que le régime de l'autorisation appliquée aux services automobiles permettra de mettre de l'ordre dans la question des transports. C'est un régime qui s'impose à l'heure actuelle.

Ce régime est préférable pour tout le monde à un régime de fiscalité excessive qui, pour diminuer la concurrence, chargerait l'industrie automobile sans donner de facilités aux chemins de fer. Pour ceux-ci,

il faut leur permettre de moderniser leur outillage, déserrer la réglementation qui les étouffe de façon à leur rendre plus de liberté au point de vue commercial.

Ces desiderata ont été formulés à deux reprises par notre Union avec l'accord des trois Comités : chemins de fer, tramways, transports publics automobiles. La première fois, le 16 juillet 1932, dans la lettre que notre Union écrivait à M. le Ministre des Travaux publics, à propos de modifications éventuelles au Code de la route et où nous demandions que *tout service public de transports en commun ne puisse fonctionner sans autorisation du Maire ou du Préfet.*

La deuxième fois, dans le vœu que notre assemblée générale technique a émis à Strasbourg, le 14 juin 1933, et qui demandait que les Pouvoirs publics prennent des dispositions réglementant et coordonnant d'une façon uniforme en France l'ensemble des transports publics et accordant aux services concédés ou subventionnés la protection à laquelle ils ont droit en raison des charges qui leur sont imposées.

Nous sommes bien loin de demander qu'on applique aux transports automobiles la réglementation étroite dont nous souffrons.

Ce que nous préconisons c'est qu'on lui applique une réglementation raisonnable qui mettra de l'ordre là où il n'y a que du désordre et que parallèlement on nous allège d'une partie de nos charges de façon à rétablir un équilibre qui permettrait à ces deux modes de transports de travailler dans des conditions équivalentes.

En terminant nous émettons le vœu que le Conseil, après avoir entendu les observations formulées au cours des auditions auxquelles il a été procédé, renforce les conclusions du rapport et les concrétise d'une façon solide et ferme pour faire ressortir tout ce qu'il y a dans ce lumineux rapport.

**OBSERVATIONS PRÉSENTÉES PAR M. Pierre JOURDAIN,**  
*Président de l'Union Technique des Chemins de Fer*  
*d'Intérêt local.*

---

Notre Union ne groupe que des exploitants de chemins de fer, chemins de fer d'intérêt local surtout, mais aussi chemins de fer secondaires d'intérêt général; c'est donc leur point de vue que je voudrais vous exposer ici, en insistant tout spécialement sur une question reprise dans le remarquable rapport de M. JOSSE lors de son exposé d'une part, et plus loin au chapitre des transports professionnels. Dans son exposé, M. JOSSE indique qu'aux chemins de fer doivent revenir le trafic marchandises pour les grandes et très grandes distances, le trafic voyageurs pour les grandes distances, exception faite pour certains transports massifs; plus loin au chapitre des transports professionnels, s'appuyant sur l'opinion de M. DAURY, Directeur général des chemins de fer de l'Etat, telle qu'il l'a exposée dans sa conférence de Zurich, il envisage de restreindre le champ d'action des chemins de fer, de prohiber le train de marchandises de détail et l'arrêt des trains de voyageurs à tous les villages rencontrés. A l'automobile devraient aller tous les transports à courte distance.

C'est contre cette opinion ainsi présentée que mes collègues s'élèvent et ils m'ont spécialement prié d'insister auprès de vous pour qu'elle ne figure pas dans le rapport du Conseil national économique, tout au moins sous une forme aussi générale. Si d'ailleurs, elle a été émise par d'éminents ingénieurs qui ne se plaçaient qu'au point de vue grands réseaux, elle ne constitue pas le point de vue qu'a adopté le Congrès international de Madrid, lorsqu'il a eu à connaître de cette question en 1930. Le douzième point des longues conclusions qu'il a prises à ce sujet spécifie : « le Congrès des chemins de fer insiste spécialement sur le fait que la voie ferrée reste le moyen le plus économique sous le rapport du prix de revient total entre les points qu'elle relie et que, dès lors, l'intérêt général exige que la voie ferrée conserve ces transports. »

Donc ici pas de réserves de distances de transport; de telles réserves figuraient bien dans certaines conclusions soumises au Congrès, mais elles ont été combattues par des délégués de divers pays et c'est au texte que je viens de vous lire que l'on s'est arrêté. Le Congrès du Caire, en janvier 1933, a confirmé ces conclusions et c'est en nous appuyant sur elles que nous demandons, en ce qui nous concerne, qu'on ne restreigne pas en France notre champ d'activité et que nous soyons à même de conserver tous nos transports, quelle que soit leur distance.

Je voudrais, dans un exposé très rapide, vous indiquer tout d'abord pourquoi il nous semble que les grands réseaux français aient, à ce point de vue, une opinion si différente de la nôtre et vous démontrer ensuite le bien-fondé de notre demande.

Pourquoi les grands réseaux français désirent-ils être exonérés des transports à petite distance qu'ils considèrent comme une charge ? Je vois à cela deux raisons :

Tout d'abord, je crois que pour cette question spéciale, l'on omet de faire une discrimination dans le réseau de 45.000 kilomètres qu'ils exploitent, entre les grandes artères à trafic intensif et les lignes secondaires que M. MOCH, dans le rapport présenté l'an dernier au Parlement, évalue à 20.000 kilomètres; or, il apparaît que dans l'ensemble du problème qui se présente devant vous, on ne peut négliger la situation de ces 20.000 kilomètres dont les conditions de trafic sont assez semblables à celles des 22.000 kilomètres des lignes d'intérêt local.

Sur les grandes artères, il est bien évident que le train omnibus qui s'arrête à chaque village, que le train de petite vitesse qui effectue un ramassage ou une distribution de marchandises à faible distance, entravent la marche générale d'un trafic que les réseaux ont le besoin urgent d'accélérer de plus en plus, de jour en jour, s'ils veulent lutter contre les avantages que donne à leur clientèle, la rapidité des transports automobiles.

Il semble d'ailleurs que le trafic à grande distance de ces artères puisse être suffisant pour couvrir leur frais généraux et qu'au contraire le supplément de recette que leur apporte les transports à petite distance, soit inférieur à l'augmentation de dépenses qui peut en résulter. Sur les lignes secondaires à faible trafic, au contraire, qu'elles soient d'intérêt général ou d'intérêt local, les trains qui les parcourent ne sont ni assez fréquents, ni assez chargés pour pouvoir, à notre avis, négliger l'appoint de recettes que peut leur rapporter, sans supplément sensible de dépenses, le trafic à petite distance; cependant certains esprits éminents ont pensé que même sur ces lignes, il y aurait peut-être intérêt à supprimer les trains de voyageurs tout au moins et à fermer les gares pour assurer par la route le transport des voyageurs et des colis de détail, bien que l'expérience ait condamné cette méthode pour les V. F. I. L.

Mais n'est-on pas conduit à ce point de vue par la charge qu'occasionne aux réseaux une réglementation uniforme pour toutes leurs lignes quel qu'en soit le trafic. N'est-il pas un peu anormal de soumettre aux mêmes règles de travail, de placer sur les mêmes échelons, les agents affectés aux lignes secondaires et ceux qui sur les grandes artères doivent fournir une intensité de travail, faire preuve d'une capacité professionnelle indispensable à la sécurité qu'exige la rapidité des trains et la masse des transports confiés à leurs soins. Grâce à de tels errements, l'exploitation de deux lignes secondaires de même trafic arrive à coûter au grand réseau près du double de ce qu'elle coûte à nos compagnies.

Si vous reconnaissez le bien-fondé de ces deux observations, ne serez-vous pas amenés à considérer qu'elles suffisent à justifier la divergence des points de vue auxquels nous nous plaçons et à admettre que tel trafic gênant ou onéreux pour les grandes artères peut ne pas l'être pour les lignes secondaires.

Je voudrais maintenant vous montrer :

1° Que celles-ci sont aptes à assurer dans de meilleures conditions que la route le trafic à petite distance;

2° Qu'il y a intérêt à ce que ces voies ferrées du moment où elles sont maintenues conservent tous leurs transports;

3° Que leur disparition générale serait contraire à l'intérêt national.

I

Si vous les maintenez en exploitation, ces lignes doivent supporter certaines dépenses difficilement compressibles et notamment l'entretien de la voie et des bâtiments; cet entretien, si je considère les lignes à voie normale, nous coûte, suivant l'intensité du trafic, de 5.000 à 10.000 francs du kilomètre. Il est, en effet, certains éléments presque invariables : celui du remplacement des traverses qui tient une part importante dans la dépense; elles pourrissent également quel que soit le trafic que supporte la voie; il en est de même du désherbage de la voie, du curage des fossés, de tous les travaux afférents à l'entretien de la plateforme; l'usure des rails est en général négligeable sur ces lignes, seule la main-d'œuvre peut varier dans de fortes proportions, suivant l'intensité du trafic.

Quant au personnel des gares, nous le réduisons au strict minimum : une femme gère une gare qui n'a qu'un trafic de 10 tonnes par jour, mais elle gère également une gare qui comporte un trafic de 100 tonnes par jour. Malgré tout, nous ne pouvons guère faire descendre le coût de l'exploitation d'une voie normale à moins de 15.000 francs du kilomètre pour une ligne ouverte à tout trafic, en raison de l'obligation où nous sommes d'assurer quotidiennement un mouvement minimum.

Si le prix de revient de la tonne kilométrique n'est que de 15 centimes environ sur les grandes artères, il est certainement très supérieur sur les lignes secondaires eu égard à leur faible trafic, les dépenses fixes que je viens d'indiquer obérant inévitablement le prix de la tonne; il oscille suivant les exploitations entre 25 et 50 centimes la tonne kilométrique (1); mais s'il se présente un trafic supplémentaire même à petite distance, il aura comme conséquence d'abaisser le prix de revient général de la tonne sur la ligne considérée et de réduire le déficit d'exploitation si ce n'est d'augmenter son bénéfice.

Je puis vous citer le cas d'une exploitation que je connais bien où une sucrerie était sollicitée par une entreprise routière pour le transport d'un tonnage, assez important, il est vrai, à une distance de 10 kilomètres, elle offrait pour cela un prix de 75 centimes de la tonne kilométrique, chiffre assez bas si je considère les indications données au mois de février dernier, à la Société des ingénieurs civils, par M. CHAUCHAT, représentant des transports automobiles (1); ce tarif était d'ailleurs sensiblement équivalent à celui correspondant aux tarifs des grands réseaux appliqués sur ladite ligne. L'exploitant a consenti un tarif spécial descendant à 37 centimes et ce transport qui se faisant par rames de 100 tonnes ne lui est revenu, abstraction faite des dépenses fixes des gares et de la voie, qu'à 9 centimes la tonne kilométrique. J'insiste donc sur ce point que pour les lignes secondaires, tout transport supplémentaire, même à petite distance, est un appoint de nature à diminuer le déficit ou à augmenter le produit net s'il y en a un, et c'est le cas plus souvent qu'on ne le croit, en ce qui concerne les chemins de fer d'intérêt local, car 20 p. 100 environ de ces compagnies ont des résultats bénéficiaires (2).

---

(1) Statistiques ministérielles et statistiques des compagnies.

(1) *Bulletin de la Société des ingénieurs civils*, mai-juin 1933.

(2) Voir état annexé des compagnies bénéficiaires en 1929 et 1930.

## II

J'ajouterai que le trafic à petite distance est souvent l'élément principal de recette des réseaux secondaires; je prendrai deux exemples dont j'ai les éléments, puisqu'il s'agit de lignes que j'exploite : sur le réseau de Saint-Quentin, nous constatons (3) chaque année que sur 100.000 voyageurs amenés par une ligne à Saint-Quentin, 10.000 seulement en moyenne transitent à cette gare à destination de diverses localités du Réseau du Nord, 90.000 sont à destination de la ville et si nous considérons le trafic intérieur de ces lignes, les voyageurs de village à village, trafic que nous avons cherché à développer de tout temps, nous constatons que le nombre de voyageurs sortant du réseau n'atteint pas 5 p. 100 du trafic total. Donc, en ce qui concerne les voyageurs, 95 p. 100 de trafic à petite distance, 5 p. 100 de trafic à grande distance; or, c'est au trafic à petite distance que s'attaquent les services automobiles parasites, contre lesquels nous luttons depuis deux ans. Sur certaines lignes, ils sont arrivés à nous enlever 50 p. 100 de notre recette voyageurs, c'est-à-dire 25 p. 100 de notre recette totale et cela sans intérêt pour le public; ils perçoivent le même prix, effectuent le trajet dans le même temps, les voyageurs situés plus près de leurs arrêts les prennent de préférence, ceux situés près de nos gares continuent à y venir.

Il en est de même pour les marchandises. Considérons un autre réseau, celui du Soissonnais, réseau de 110 kilomètres qui transporte (3) annuellement 2 millions et demi de tonnes kilométriques, sur ce tonnage 500.000 tonnes kilométriques seulement sont en trafic direct, 2 millions en trafic intérieur du réseau. Ces chiffres nous montrent qu'en condamnant le principe des transports à petite distance par voie ferrée ou en facilitant la concurrence de l'automobile pour un tel trafic, vous vouez ces réseaux à la ruine; or, les deux réseaux dont je viens de vous entretenir sont encore, à l'heure actuelle, bénéficiaires.

J'ai pris ici deux exemples caractéristiques dont je tiens d'ailleurs les statistiques à la disposition de M. le Rapporteur; mais il est bien évident que ces chiffres ne peuvent s'appliquer à toutes les exploitations de voies ferrées d'intérêt local. Sur certaines d'entre elles la proportion de voyageurs en trafic direct atteint jusqu'à 30 p. 100 si la ligne n'aboutit pas à un grand centre; mais d'après les indications reçues de divers exploitants, on peut admettre que plus de 80 p. 100 de voyageurs transportés sur nos réseaux sont des voyageurs à petite distance, 50 p. 100 des marchandises sont également à petite distance.

Il est donc certain que la disparition du trafic à petite distance serait l'arrêt de mort de nos exploitations et nous sommes persuadés qu'elle ne pourrait qu'aggraver considérablement le déficit des lignes secondaires des grands réseaux.

Nous restons convaincus que la meilleure solution pour réduire le déficit de ces dernières, n'est pas de réduire leur trafic, mais leurs dépenses, en les exploitant dans les mêmes conditions que les lignes d'intérêt local. Nous avons depuis plusieurs années préconisé cette solution (1) dont M. CLAUSE, inspecteur général des ponts et chaussées,

---

(3) Statistiques de la compagnie.

(1) Voir note d'octobre 1931.

avait posé le principe, il y a dix-huit ans déjà; certains grands réseaux ont commencé à entrer dans cette voie et nous avons tout lieu d'espérer que cet exemple pourra être suivi. En admettant qu'il ne s'étende pas aux 20.000 kilomètres envisagés par M. J. MOCH, que cette transformation ne s'applique qu'à 10.000 kilomètres comme le préconisait M. CLAISE, il en résulterait déjà une économie de près d'un demi-milliard dans l'exploitation du réseau français.

### III

J'ai cherché à vous montrer que le trafic à petite distance était indispensable à nos lignes secondaires. Il me reste à examiner si dans le plan général d'organisation des transports, il y a intérêt à les conserver en exploitation; or, nous estimons qu'exception faite pour les lignes à très faible trafic, la fermeture des lignes secondaires serait une grave erreur au point de vue économique.

Il y a actuellement en France 22.000 kilomètres de voies ferrées d'intérêt local. Si, ruinées par la concurrence automobile, elles venaient toutes à disparaître, il faudrait bien les remplacer par des services automobiles réguliers, en raison des engagements pris autrefois vis-à-vis des populations desservies; mais à l'heure actuelle, tout notre réseau routier n'est pas apte à recevoir une circulation automobile de poids lourd; seules les routes nationales, les routes de grande communication ont reçu les aménagements nécessaires. Etant donné le tracé de nos chemins de fer d'intérêt local, on peut bien admettre que si leur remplacement par des services automobiles intéresse 22.000 kilomètres de route, la moitié, soit 11.000 kilomètres aurait besoin d'être aménagée et goudronnée chaque année. Or, ces aménagements représentent une dépense qu'il n'est pas exagéré de chiffrer à 10.000 francs du kilomètre; si l'on considère seulement le capital à amortir assez rapidement, la charge annuelle serait de l'ordre de 1.000 francs, le goudronnage est évalué en moyenne, d'après le rapport de M. JOSSE, à 7.500 francs du kilomètre, ensemble 8.500 francs; appliquez cette charge à 11.000 kilomètres, le total annuel est de 93 millions et demi; c'est à peu près le chiffre du déficit global du réseau des voies ferrées d'intérêt local (1), c'est également l'ordre de grandeur de la charge d'entretien de ces voies (environ 125 millions).

Mais sur les 22.000 kilomètres de route sur lesquels vont courir des autobus effectuant en général deux aller et retour par jour (il s'agit de lignes de 25 kilomètres de longueur en moyenne, parcours journalier maximum 150 kilomètres), pour des autobus de 25 places, le prix de revient est de 3 francs (2); si, conservant ces lignes on y fait courir des automotrices, pour une capacité de 25 places seulement, notre prix de revient n'est que de 1 fr. 50 (3); cette différence de 1 fr. 50 de prix de revient de traction représente, pour 65 millions de kilomètres-train annuels, 97.500.000 francs par an. Il y a plus, le trafic de marchandises de ces voies ferrées d'intérêt local est d'en-

---

(1) Statistiques ministérielles : 84 millions en 1929, 108 millions en 1930.

(2) Conférence des ingénieurs civils, v. *supra*.

(3) Rapport de M. LEVEL au congrès du Caire.

viron 400 millions de tonneskilométriques (4) qui coûtent, nous l'avons dit, en moyenne 35 centimes de la tonne-kilométrique. Comme il s'agit de transports à tonnage très variés, en majorité à petite distance, le prix de revient de ces transports par camions automobiles serait de plus de 1 franc; la charge supplémentaire qui en résulterait serait par conséquent comprise entre 250 et 300 millions.

Si nous additionnons ces deux chiffres, la charge totale, à la disparition du réseau d'intérêt local, serait d'environ 350 millions : si l'on étend ce raisonnement à 10.000 ou 20.000 kilomètres de lignes secondaires d'intérêt général exploitées suivant nos méthodes économiques, la surcharge totale qui en résulterait pourrait atteindre 700 millions. Il ne s'agit évidemment ici que d'un ordre de grandeur des charges, ces évaluations ne pouvant être faites qu'approximativement, faute de documentation suffisante; il nous semble néanmoins que de tels chiffres méritent un examen attentif. Je dois dire d'ailleurs qu'au sein de certains conseils généraux, trop enclins jusqu'ici à la suppression de leurs voies ferrées d'intérêt local, de semblables raisonnements ont prévalu récemment. J'en ai deux exemples qui datent du mois dernier: dans le département des Vosges, à la veille de déclasser une ligne d'intérêt local, on s'est rendu compte que l'aménagement et le goudronnage annuel de la route, sur laquelle devait s'effectuer le service automobile de remplacement, constituaient une charge plus onéreuse que l'entretien de la voie ferrée, que le service automobile coûtait plus cher que le service d'automotrice; la voie ferrée a été conservée.

Dans les départements de l'Aisne et des Ardennes, les conseils généraux s'étaient mis d'accord pour fermer une ligne à voie normale fort déficitaire et la remplacer par un service automobile; les incidents qui se sont produits sur la route, au cours des premiers mois d'exploitation ont amené de telles protestations du public que la ligne a été remise en exploitation.

Notre Union insiste sur ce point: elle croit fermement et les chiffres que je viens de vous donner l'établissent, que la fermeture généralisée des lignes secondaires serait une erreur économique. Ne les amputez donc pas de leur trafic à petite distance qui les fait vivre et qu'elles peuvent assurer plus économiquement que la route, mais protégez-les contre les services parasites qui écrèment leurs exploitations. Avec le Congrès international du Caire nous vous demandons « de contribuer par vos décisions à éviter les concurrences nuisibles à l'économie générale de la Nation, à maintenir les transports automobiles dans le cadre de l'usage normal de la route, à réglementer leur organisation et leur circulation comme l'exige l'exécution d'un service public ».

---

(4) Statistiques ministérielles : tonnage transporté en 1930, 19 881.864 tonnes, soit 397.637.280 tonnes kilomètres. C'est le double du trafic transporté par les services publics automobiles et évalué à 200.000 tonnes kilomètres (voir Conférence des ingénieurs civils). Le prix de revient de la tonne-kilomètre ressort à 36 centimes en 1929 et 38 centimes en 1930 pour l'ensemble des V. F. I. L.

**OBSERVATIONS  
PRÉSENTÉES PAR LA CHAMBRE SYNDICALE  
DES WAGONS INDUSTRIELS.**

---

Notre Chambre syndicale groupe des propriétaires de wagons particuliers, et notamment des Sociétés de location de wagons-citernes plus spécialement affectés au transport des essences, pétroles, huiles, goudrons, etc.

L'utilisation de ce matériel est liée intimement à l'activité des chemins de fer; il y a entre ceux-ci et nous une très étroite solidarité d'intérêts : si le commerce et l'industrie s'adressent moins, à un moment donné, aux chemins de fer pour le transport des marchandises, notre corporation en subit aussitôt la répercussion, et toute facilité nouvelle accordée pour l'emploi des wagons particuliers permet aux réseaux d'accroître fort sensiblement le montant de leurs recettes.

En raison de cette solidarité d'intérêts, et ayant appris que le Conseil national économique étudiait la question des transports — en vue de rechercher les solutions qui permettraient d'obtenir la meilleure coordination des moyens existants : le fer, la route et l'eau — nous avons demandé à être entendus, afin de communiquer le résultat de l'expérience personnelle de nos divers membres, et d'exposer les desiderata de notre corporation.

Les rapports très intéressants qui ont été réunis par le Conseil national économique, et qui viennent de nous être communiqués, notamment les suivants :

- a. Rapport préliminaire de M. Josse;
- b. Observations des grands réseaux de chemins de fer;
- c. Observations présentées par la Conférence des syndicats de navigation intérieure,

permettent de se rendre compte que ce Conseil a déjà groupé sur le problème de la politique des transports, des renseignements d'ordre général nettement circonstanciés et tout à fait concluants.

Nous nous associons entièrement aux conclusions de ces rapports, demandant :

- a. La disparition, dans de nombreux cas, de la superposition de divers moyens de transport, qui se font une concurrence désordonnée;
- b. La coordination de ces moyens par une répartition rationnelle et la collaboration du rail, de la voie d'eau et de la route;
- c. Enfin, pour faire aboutir les réformes nécessaires, l'intervention de la puissance publique, mais là seulement où celle-ci s'impose.

Les caractères généraux du problème ayant été fort bien dégagés dans les documents précités, notre Chambre syndicale ne croit pas utile de les développer davantage; elle désire plutôt exposer, dans cette

notice, la situation spéciale et difficile dans laquelle se trouve notre exploitation, en énumérant les solutions qui permettraient, à son avis, d'y porter remède et qui exerceraient en même temps la plus heureuse influence sur le trafic des chemins de fer.

#### IMPORTANCE DES WAGONS PARTICULIERS.

Le nombre de wagons immatriculés, au nom de particuliers, sur les chemins de fer de l'Europe continentale, s'élève à 125.000 environ. Pour la France seulement, où l'emploi de ces wagons est fort développé, on en compte 30.000, se décomposant approximativement comme suit :

- 12.000 wagons-foudres pour le transport des vins;
- 3.000 wagons-citernes pour le transport des vins;
- 4.000 wagons-citernes pour le transport des carburants;
- 1.500 wagons-citernes pour le transport des alcools;
- 1.500 wagons-citernes pour le transport des dérivés de la houille;
- 2.000 wagons-citernes pour le transport des produits chimiques;
- 3.000 wagons-tombereaux pour le transport des minerais et charbons (y compris le matériel à déchargement automatique);
- 2.000 wagons frigorifiques;
- 1.000 wagons divers (pour le transport des glaces, de poids lourds, etc.).

La valeur de remplacement de ces wagons s'élève à 800 millions de francs environ.

Ils appartiennent à des sociétés industrielles (importateurs et raffineurs de produits pétroliers, fabricants de produits chimiques, distillateurs de goudron, sucreries, etc.), à des viticulteurs ou négociants en vins, enfin à des entreprises de location. Certains services publics sont également propriétaires de wagons-citernes, affectés aux transports d'alcools et d'essences.

Les Compagnies de chemins de fer utilisent, pour leurs propres besoins, un certain nombre de wagons d'origine américaine, et en donnent en location parmi la clientèle de l'industrie privée.

#### IMPORTANCE DU TRAFIC EN WAGONS PARTICULIERS.

On peut estimer approximativement comme suit l'importance du tonnage kilométrique transporté, en France, par les wagons particuliers :

Vins .....	900.000.000 T. km.
Alcools .....	99.000.000
Produits pétroliers.....	216.000.000
Produits chimiques.....	57.600.000
Dérivés de la houille.....	43.200.000
Mélasses .....	17.280.000
Minerais, charbons.....	270.000.000
Transports frigorifiques.....	200.000.000

---

1.803.080.000 T. km.

Ces chiffres font ressortir nettement le rôle considérable que jouent les wagons particuliers dans le trafic des chemins de fer; ces véhicules permettent, en effet, de supprimer les emballages, tels que fûts, caisses ou bidons, et de simplifier les opérations de chargement et de déchargement; les expéditeurs n'ont à employer aucun personnel, comme marinière ou chauffeurs, pour l'accompagnement des marchandises en cours de route; ils sont également déchargés de toute responsabilité pendant le transport; nous croyons devoir joindre à cette notice une étude détaillée parue, en septembre dernier, dans le journal « L'Industrie du Pétrole », et traitant spécialement d'un type de wagon particulier des plus employés : le wagon-citerne (annexe A).

Il est intéressant de noter que les Compagnies de chemins de fer n'ont eu aucun capital à déboursier pour la construction des wagons particuliers; par suite, elles n'ont à prévoir, en ce qui les concerne, ni intérêt d'argent, ni amortissement; de plus, elles laissent l'entretien complet à la charge des propriétaires. Elles réalisent de ce fait des économies très élevées.

Il y a lieu également de faire ressortir que si les Compagnies ne disposaient pas de ce matériel de construction spéciale, et étaient obligées de transporter la même quantité de marchandises dans les wagons ordinaires qui leur appartiennent, elles devraient utiliser un nombre beaucoup plus élevé de ces derniers wagons, ce qui entraînerait pour elles des frais de traction et de manœuvre sensiblement plus onéreux.

A noter également l'intérêt considérable que présentent les wagons particuliers en cas de mobilisation.

Malgré leurs nombreux avantages, les wagons particuliers, et notamment les wagons-citernes, subissent actuellement, comme les chemins de fer, une crise très aiguë, qui menace de compromettre gravement les intérêts de notre corporation, et qui est due à la concurrence formidable des chalands et des camions automobiles.

Examinons brièvement les conditions d'exploitation de ces derniers moyens de transport, en ce qui concerne plus particulièrement les produits pétrolifères puisque les adhérents à notre Chambre syndicale s'en occupent spécialement.

#### CONCURRENCE DES CHALANDS ET DES CAMIONS AUTOMOBILES.

Les transports par eau sont lents, mais ils représentent assez souvent un avantage de prix, qui est dû, à vrai dire, pour une grande part, à ce que les dépenses d'installation et d'entretien des canaux sont supportées par la collectivité.

Les camions automobiles ne sont pas habituellement moins onéreux, par comparaison avec les chalands et les wagons-citernes, mais ils permettent, par des livraisons rapides et régulières de donner satisfaction à la clientèle; les dépôts n'ont pas besoin de stocks aussi importants; enfin, ce matériel consomme les produits vendus par les pétroliers.

Bien que l'on ne puisse envisager la reprise, par les chemins de fer, de la totalité du trafic important qui leur a été enlevé par la voie fluviale, surtout pour les parcours où celle-ci est seule utilisée, il serait indiscutablement avantageux pour la collectivité que l'on examinât les moyens qui permettraient au rail de retrouver partie de ce trafic, dans les cas tout au moins où la voie d'eau est employée en liaison avec le rail et la route.

En ce qui concerne les camions-citernes, il n'est pas à prévoir que les pétroliers abandonnent jamais les camions de capacité peu élevée, 5.000 litres environ, qui voyagent, dans un rayon de 25 kilomètres environ, autour du dépôt auquel ils sont affectés; ce qui est très grave, c'est que les pétroliers, après les essais nombreux auxquels ils se sont livrés, envisagent, si les mesures utiles n'étaient pas prises à bref délai, de faire construire en grand nombre des camions pouvant charger jusqu'à 20.000 litres, et qui seraient utilisés sur de longs parcours, de 25 à 250 kilomètres; ces distances sont aujourd'hui particulièrement critiques pour les réseaux.

De la sorte, les pétroliers seraient en mesure, par l'emploi combiné des chalands et des camions, de ravitailler l'ensemble du territoire français, en renonçant, pour ainsi dire, à l'emploi des wagons-citernes; nul doute qu'une pareille situation, si elle se produisait, ne soit tout à fait contraire aux intérêts bien compris de la collectivité et de la défense nationale.

Nous énumérons, à titre d'exemple, sur la liste jointe à cette notice (annexe B) des déclarations qui ont été faites à des entreprises de location de wagons-citernes par des sociétés transportant habituellement des produits pétroliers; leur nombre et leur précision font nettement ressortir qu'il y a péril en la demeure, et l'extrême urgence des réformes nécessaires.

Quelles sont ces réformes? Nous allons indiquer ci-après des mesures appropriées; elles tendent presque toutes — puisque le chaland est ordinairement plus économique et le camion plus rapide — à permettre aux wagons, pour qu'ils puissent lutter avec efficacité contre la concurrence excessive qui leur est faite, de devenir des instruments moins onéreux pour l'usager, et circulant plus rapidement.

**Mesures d'ordre général qui devraient être adoptées pour permettre aux Compagnies de Chemins de fer de lutter contre la concurrence des chalands et surtout des camions.**

Puisque les rapports que nous avons énumérés au début de cette notice, contiennent sur la question de longs et intéressants développements, nous n'aurons besoin que de rappeler les lourdes charges de toute nature et notamment fiscales que les réseaux supportent; ces charges excessives les mettent en état d'infériorité par comparaison avec les entreprises de transport par chalands ou par camions.

*Il est donc indispensable de rétablir dans le plus bref délai l'égalité de traitement, en diminuant, ce qui serait le mieux, les charges des réseaux ou, à la rigueur, en augmentant, pour les rendre équivalentes, celles des entreprises qui leur font concurrence.*

De leur côté, les Compagnies devraient pouvoir réduire leurs tarifs de transport, notamment pour les distances de 25 à 300 kilomètres.

Indiquons également certaines réformes que les Compagnies ont la possibilité d'adopter elles-mêmes, sans intervention législative, et qui auraient certainement pour effet d'améliorer sensiblement leur situation actuelle.

Pendant près de 80 ans elles ont bénéficié d'un monopole de fait

pour le transport des marchandises; le commerçant ou l'industriel, qui estimait avoir à se plaindre des réseaux, était cependant obligé de continuer à s'adresser à eux.

Par suite de cette situation, de nombreux agents des Compagnies avaient pris l'habitude — c'est humain — de ne pas toujours considérer le commerçant ou l'industriel comme un client, et de ne pas le traiter comme tel.

Un esprit nouveau a certainement pris naissance, depuis quelque temps, dans les réseaux, mais ne s'est pas développé suffisamment, et des progrès doivent être encore réalisés dans ce sens.

C'est surtout dans le règlement des litiges avec les expéditeurs que des améliorations doivent être apportés, et que doit apparaître une interprétation des tarifs moins stricts, moins juridique, pour tout dire plus commerciale.

Nous avons souvent rencontré, dans notre clientèle, des personnes qui éprouvaient comme un ressentiment à l'égard des Compagnies de chemins de fer, en souvenir de procédés qui étaient, à leurs yeux, vexatoires.

Dans un autre ordre de choses, signalons que les Compagnies ont fait, depuis quelque temps, un effort pour réduire les délais de transport, et elles y sont parvenues; beaucoup de parcours qui demandaient naguère 7 à 8 jours n'en nécessitent plus que 3 ou 4; nous croyons qu'un résultat meilleur encore pourrait être obtenu, et l'installation du frein à air semble notamment le permettre.

Mais si les délais observés pratiquement sont plus courts, les délais réglementaires n'ont pas été modifiés; de la sorte les expéditeurs n'ont droit à une indemnité que si ces derniers délais ont été dépassés; il faut absolument les réduire également. N'est-il pas excessif, par exemple, que le délai réglementaire pour le transport d'un wagon-citerne de Paris à Rouen soit aujourd'hui de 9 jours ?

En 1932, les Compagnies ont bien adopté un « tarif spécial pour les transports avec date de livraison garantie », mais les conditions d'application de ce tarif sont telles qu'il ne présente pas une utilité véritable pour les usagers, et n'est pour ainsi dire jamais revendiqué par eux.

Ajoutons qu'il serait également très intéressant que les Compagnies unifient véritablement les caractéristiques du matériel roulant, pour pouvoir obtenir une économie sensible non seulement dans la construction, mais dans l'entretien de ce matériel.

### **Mesures qui devraient être prises par les Réseaux en ce qui concerne spécialement les wagons-citernes.**

Nous allons indiquer ci-après un certain nombre de mesures, se rapportant plus spécialement à l'exploitation des wagons-citernes, et qui rendraient l'emploi de ce matériel sensiblement plus économique et plus souple.

- I. — La révision de ces wagons devrait avoir lieu tous les deux ans, ou à la rigueur tous les dix-huit mois.*

La révision annuelle, imposée par le tarif P. V. 29-129, actuellement en vigueur, entraîne de lourdes charges pour les propriétaires :

**a. Privation de jouissance pendant le temps nécessaire :**

A l'envoi du wagon sur l'atelier chargé des travaux;

A l'exécution de ces travaux;

Au retour du wagon.

**b. Frais de transport à l'aller et au retour.**

Il en résulte, à l'occasion de chaque révision, une dépense élevée à laquelle vient s'ajouter, bien entendu, le coût des travaux exécutés par la Compagnie de chemin de fer.

Il y aurait donc le plus vif intérêt à ce que la révision n'ait lieu que tous les deux ans, et nous ne pensons pas que ce prolongement de délai soit de nature à entraîner pour les Compagnies de chemins de fer une augmentation de risques.

Nous signalons qu'il y a peu de temps, les Compagnies de chemins de fer ne réformaient pas les wagons, dont la révision était périmée, à l'expiration même de l'année fixée par le tarif 129; elles attendaient généralement plusieurs mois.

La réforme que nous demandons aurait donc pour effet, si elle était adoptée, de remettre en vigueur ce qui se passait dernièrement.

Dans la plupart des pays étrangers, le délai de révision est, du reste, sensiblement supérieur à une année.

A noter également que la réforme que nous préconisons permettrait une réduction du personnel des ateliers.

**II. — LES WAGONS-CITERNES DEVRAIENT ÊTRE RÉVISÉS, SI LE PROPRIÉTAIRE EN FAISAIT LA DEMANDE, DANS UN ATELIER APPARTENANT À UN AUTRE RÉSEAU QUE LE RÉSEAU IMMATICULATEUR.**

Aux termes du tarif 129, les wagons-citernes doivent être révisés par les soins de la Compagnie de chemin de fer qui les a immatriculés.

Avec ce régime, un propriétaire peut être obligé par exemple de faire revenir spécialement de la région de Marseille sur le réseau du Nord, pour être révisés, des wagons immatriculés par ce dernier réseau et dont la révision est périmée.

Au cas où un wagon serait momentanément affecté à des transports dans une région éloignée du réseau immatriculateur, ce propriétaire aurait donc le plus vif intérêt le jour où la révision serait périmée, à pouvoir demander au réseau desservant cette région de procéder, dans son atelier le plus proche, à la nouvelle révision.

Il semble que la chose ne présenterait aucune difficulté surtout si le wagon à reviser était du type unifié ou d'un type commun à la plupart des réseaux; en effet, tous les ateliers de n'importe quel réseau français connaissent fort bien, en pareil cas, le travail à exécuter, et disposent de toutes pièces de rechange nécessaires.

La mesure que nous demandons ne serait qu'une extension de celle que les Compagnies ont déjà mise en vigueur, en décidant de faire contrôler l'exécution des commandes passées par elles à des usines situées sur un autre réseau que le leur, par des agents appartenant à ce réseau; elles agissent de même pour le contrôle de la pose du frein à air.

**III. — ENTRETIEN FORFAITAIRE DES WAGONS.**

Aux termes des règlements en vigueur, les Compagnies de chemins de fer effectuent elles-mêmes les travaux de réparation que nécessite

le châssis des wagons particuliers, et facturent ensuite le coût de ces travaux aux propriétaires des wagons.

Des litiges surviennent assez souvent entre les Compagnies et les propriétaires; les premières soutiennent que certaines avaries ne leur sont pas imputables, et les seconds que la responsabilité des transporteurs est, au contraire, engagée; des contestations naissent également au sujet du prix des travaux.

Pour y remédier, il serait, à notre avis, plus simple et moins coûteux que les Compagnies conviennent avec les propriétaires d'un forfait, moyennant lequel elles prendraient, à leur charge, toutes les réparations nécessaires pour maintenir en bon état le châssis des wagons particuliers.

#### IV. — LES WAGONS-CITERNES CHARGÉS NÉCESSITENT DES PRÉCAUTIONS SPÉCIALES EN COURS DE ROUTE ET SURTOUT DANS LES GARES DE TRIAGE.

La « Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer » (C.I.M.), impose certaines précautions spéciales pour le transport des liquides combustibles en wagons-citernes; ceux-ci doivent être munis notamment, sur les deux côtés, d'étiquettes « à manœuvrer avec précaution ».

Cette disposition, applicable à l'heure actuelle, aux transports internationaux seulement, nous semble devoir être étendue aux transports nationaux.

En effet, le centre de gravité des wagons-citernes est placé nécessairement plus haut que celui des wagons ordinaires; il en résulte une fatigue particulière de la superstructure, d'autant plus que le chargement, qui est liquide, se déplace rapidement en cas de choc.

Si les wagons-citernes chargés étaient munis d'étiquettes « à manœuvrer avec précaution », ou bien « ne pas tamponner », ce matériel souffrirait moins et les dépenses nécessaires à son entretien diminueraient très sensiblement.

#### V. — REDEVANCE KILOMÉTRIQUE.

Aux termes de l'article 9 du tarif 29-129, les Compagnies de chemins de fer versent, à l'entreprise qui a obtenu l'immatriculation, une redevance, par wagon-réservoir chargé et par kilomètre; ce versement a pour but d'indemniser partiellement l'entreprise des charges supportées par elle pour frais de construction et d'entretien, charges dont les compagnies sont exonérées d'autant.

Après avoir fixé le montant de la redevance kilométrique, cet article ajoute :

« La redevance ainsi déterminée sera majorée dans la proportion des six dixièmes des majorations qui sont ou seront appliquées aux tarifs en vigueur pour les marchandises en général. »

Il n'y a pas de raison pour que la majoration de la redevance kilométrique soit des six dixièmes seulement, et non pas des dix dixièmes.

Nous savons que les Compagnies soutiennent à ce sujet qu'au moment où la rédaction ci-dessus rappelée a été adoptée, certains propriétaires avaient déjà pu amortir une partie du prix de leur matériel, et que, par suite, une majoration des six dixièmes de la redevance, pour tenir compte de la dépréciation du franc, était suffisante.

Mais nous ne partageons pas cette manière de voir : malgré l'amortissement déjà effectué, la charge de ces propriétaires s'est trouvée, pour l'avenir, accrue dans la mesure même où le franc s'était déprécié; pour leur permettre d'amortir la valeur de remplacement de leur matériel, une majoration des dix dixièmes de la redevance était absolument nécessaire.

D'autre part, une majoration des dix dixièmes est non moins indispensable pour les wagons construits depuis la dépréciation du franc.

#### VI. — LE TRANSPORT À VIDE DES WAGONS-CITERNES DEVRAIT ÊTRE GRATUIT.

Les Compagnies de chemins de fer utilisent, pour leurs transports, soit les wagons qui leur appartiennent, soit des wagons particuliers; dans le premier cas, elles ne réclament aux expéditeurs que le versement des frais de transport frappant la marchandise qui leur est confiée; mais elles ne réclament pas, en outre, le coût du retour à vide de leurs wagons.

Les Compagnies devraient se contenter également d'encaisser le coût du transport de la marchandise chargée dans des wagons particuliers sans rien réclamer pour le retour à vide de ce matériel; en effet, elles n'ont eu aucun capital à déboursier pour sa construction; elles n'ont, de plus, à supporter aucun frais d'entretien en ce qui le concerne.

*A noter que le régime dont nous demandons l'application aux wagons-citernes est déjà en vigueur en ce qui concerne les wagons réfrigérants ou isothermes; le tarif n° 121, qui réglemente ces derniers wagons, contient, en effet, à l'article 10, la prescription suivante :*

« Les wagons vides en retour ou allant prendre charge sont transportés... en petite vitesse, *gratuitement*, moyennant le paiement des droits d'enregistrement et de timbre de récépissé. »

Au contraire, le tarif n° 129, qui réglemente la circulation des wagons-citernes, contient, à l'article 10, un tableau des frais qui frappent le transport à vide de ces derniers wagons.

On ne voit pas de raison plausible pour que le traitement dont bénéficient déjà les wagons réfrigérants ne soit pas étendu aux wagons-citernes.

Le transport gratuit des wagons vides est également accordé à l'heure actuelle par d'autres tarifs, et notamment les suivants :

P. V. 300, chapitre 1<sup>er</sup>;

P. V. 400, chapitres 11, 14 et 16.

Nous pouvons ajouter qu'à l'étranger les Compagnies de chemins de fer prennent presque toujours à leur charge le transport à vide des wagons particuliers ou les frappent seulement d'un droit des plus réduits, très sensiblement inférieur en tout cas à celui que perçoivent les réseaux français.

Avant-guerre, les Compagnies de chemins de fer français taxaient elles-mêmes très faiblement le parcours à vide des wagons-citernes; le maximum des frais à payer s'élevait à 23 fr. 80, quelle que soit la longueur du parcours.

Aujourd'hui, l'expédition à vide d'un wagon-réservoir de Paris à Béziers, par exemple, est frappée, suivant la taxe de ce wagon, de 314 fr. 85 ou 363 fr. 75; ces sommes représentent une augmentation

s'élevant, respectivement, à 1.222 et 1.428 p. 100, par comparaison avec une époque où la concurrence des camions n'existait pour ainsi dire pas.

#### VII. — LES WAGONS IMMATRICULÉS SUR LES RÉSEAUX FRANÇAIS DEVRAIENT ÊTRE SEULS ADMIS POUR LES TRANSPORTS À L'INTÉRIEUR DU TERRITOIRE.

Ce principe est en vigueur déjà depuis la modification apportée récemment au tarif P. V. 129, en son article 2.

Mais une exception subsiste en faveur des wagons immatriculés sur les chemins de fer sarrois; il y aurait intérêt à la faire disparaître pour favoriser l'activité des wagons français.

Aux wagons construits en France et de propriété française devraient être réservés, en outre, l'immatriculation sur les réseaux français et des avantages similaires à ceux dont jouissent à l'étranger les wagons nationaux.

#### VIII. — POSE DU FREIN À AIR.

Pour répondre à la demande des pouvoirs publics, les Compagnies de chemins de fer ainsi que les propriétaires de wagons particuliers doivent monter le frein à air sur leur matériel; mais tandis que les compagnies bénéficient d'une large participation de l'Etat dans les frais nécessaires (25 p. 100), les propriétaires de wagons particuliers n'en ont obtenu aucune; il y aurait lieu d'observer l'égalité de traitement en les faisant bénéficier de la même participation. L'Etat pourrait également faciliter aux propriétaires des wagons particuliers le financement des moyens nécessaires à la pose du frein sur leur matériel.

#### IX. — COMITÉS D'ARBITRAGE.

Nous faisons allusion, ci-dessus, à l'intérêt qu'il y aurait pour les compagnies à résoudre plus facilement avec les usagers les difficultés qui surviennent à l'occasion d'un transport.

Des Comités d'arbitrage pourraient être créés à cet effet; ils fonctionneraient sous les auspices des réseaux et des Chambres syndicales intéressés; nul doute que ces comités n'arrivent à rendre des décisions beaucoup plus rapides et moins coûteuses que par la voie contentieuse ordinaire.

#### X. — RÉFORME DU TARIF 29-129.

La liste des réformes dont nous demandons l'application fait comprendre, par sa longueur même, que le statut des wagons particuliers, tel qu'il est fixé par ce tarif, n'est nullement au point, et a besoin d'une refonte complète.

Pour atteindre ce but, le meilleur moyen est, à notre avis, de procéder à une large consultation de tous les intéressés qui, réunis en une conférence, élaboreraient un nouveau statut de nature à donner satisfaction à chacun d'eux.

**XI. — ENTENTES COMMERCIALES ET INDUSTRIELLES.**

Ces ententes paraissent aujourd'hui nécessaires pour lutter contre les fâcheux effets de l'individualisme qui, malheureusement, est parfois trop développé dans notre pays, et pour permettre de concilier, au mieux de l'activité nationale, les différents intérêts en présence.

Du reste, M. TARDIEU, dans son discours de Dijon, M. REYNAUD, dans son projet sur les ententes commerciales et industrielles, M. DALADIER, à la conférence de Londres, ont émis des vues concordantes sur l'action coordonnée et la discipline nécessaires pour adapter les offres aux besoins.

Nous appuyant sur des opinions aussi hautement autorisées, nous pensons que le Conseil national économique pourrait peut-être, tirant de cet exposé les conclusions qu'il comporte, provoquer un échange de vues pour préciser les accords et les décisions qui permettraient de concilier les intérêts en présence et de combattre utilement une situation des plus préjudiciables à notre pays.

Tant pour la réforme du tarif 29-129 que pour l'élaboration d'ententes commerciales et industrielles, citons à titre d'exemple, les organismes qui pourraient être représentés :

Direction générale des chemins de fer et des routes au Ministère des Travaux publics;

Comité de direction des grands réseaux;

Office national des combustibles liquides;

Direction des poudres au Ministère de la Guerre;

Approvisionnement de la Flotte au Ministère de la Marine;

Chambre syndicale des constructeurs de matériel;

Chambre syndicale des wagons industriels;

Syndicat national des propriétaires de wagons-réservoirs de France;

Chambre syndicale de l'industrie du pétrole;

Chambre syndicale des raffineurs de pétrole;

Fédération française des carburants;

Chambre syndicale des importateurs d'huiles de graissage;

Syndicat des fabricants d'émulsions de bitumes;

Syndicat des hydrocarbures et dérivés;

Comité central des producteurs et distillateurs de goudrons de France;

Unibenzols;

Syndicat national des vins;

Comité central des fabricants de sucre de France;

Syndicat des fabricants d'alcools;

Syndicat des rectificateurs d'alcools de bouche;

Syndicat des dénaturateurs d'alcools de France;

Groupement de la distillerie française;

Syndicat des fabricants de levure de France;

Syndicat des fabricants de produits mélassés de France;

Syndicat des producteurs de mélasses, fabricants de produits mélassés;

Union des industries chimiques.

Notre groupement espère que les renseignements qui précèdent retiendront la meilleure attention du Conseil national économique, et se tient à l'entière disposition de ce dernier pour lui communiquer les éclaircissements complémentaires qu'il pourrait désirer.

**ANNEXE**  
**AUX OBSERVATIONS**  
**PRÉSENTÉES PAR LA CHAMBRE SYNDICALE**  
**DES WAGONS INDUSTRIELS.**

**ANNEXE A.**

**Le wagon-réservoir.**

L'augmentation régulière de la circulation automobile que les journées ensoleillées de juillet et août ont, cette année, nettement stimulée, la sécheresse, la situation sur les canaux du centre, quelques incidents sur le Rhône, et plus récemment la grève des mariniers du Nord, ont provoqué, dans certaines régions, des difficultés sérieuses de transports et ont mis à nouveau en vedette un organe essentiel de l'industrie du pétrole, le wagon-réservoir.

La mise en service de nombreux chalands automoteurs, d'une part, de camions automobiles, d'autre part, a eu, en effet, pour résultat, ces dernières années, de reléguer au second plan le rail au profit de la voie d'eau et de la route.

**LA VOIE D'EAU.**

Mais les circonstances récentes ont montré qu'il était indispensable de conserver dans cette branche de l'activité nationale, comme dans toutes les autres, cette « mesure » qui, jusqu'ici, a fait la force de l'économie française.

Nous n'ignorons pas les avantages que présente sur certains parcours la voie d'eau. Nous savons l'admirable configuration de la France, dont les côtes et les voies navigables permettent de couvrir une partie importante du territoire national.

Il faut cependant noter que l'utilisation de cette richesse qu'est pour un pays la voie d'eau, n'a pas été sans des dépenses énormes d'installation, et elle exige des dépenses d'entretien que paye la collectivité.

C'est pour cette raison que les usagers y trouvent dans certains cas un prix de revient plus avantageux que celui du rail, d'autant qu'ils ne payent généralement que des impôts infimes.

Mais cette utilisation leur a imposé la construction de coûteux dépôts aux points d'eau, facilitée par les détaxes que la douane a temporairement accordées, reconnaissant leur utilité pour la défense nationale.

**LA ROUTE.**

D'autre part, le camion a surgi — instrument, lui aussi de défense nationale, ce que ses constructeurs ont su mettre à profit. Il a trouvé tout un capital placé à sa disposition : les dizaines de milliards que

représentent les routes françaises et dont l'entretien coûte au contribuable d'autres milliards.

L'usager a vite compris ce qu'il pouvait en tirer. Les importateurs de produits pétrolifères, pas toujours satisfaits des méthodes des grands réseaux, et dont les transports par routes alimentaient leur propre industrie, ont pu, sans qu'aucune limite soit assignée à leur nouvelle politique, employer le camion au maximum.

L'innovation de la location-vente, qui nous est venue d'Amérique, a contribué à étendre le règne du camion, bien souvent employé en connexion avec la voie d'eau, sans que les exploitants se rendent un compte complètement exact du prix de revient. Cependant, beaucoup parmi eux, qui avaient eu tendance à négliger les anciens moyens de transports pour les nouveaux, reconnaissent que les premiers avaient du bon et c'est surtout aux très faibles distances et là où il n'existe pas de rail que le camion trouve sa vraie et sa seule justification.

#### LE RAIL.

Ce n'est point à dire que nous voulons diminuer les avantages que présente le camion, et que la Chambre de commerce de Roubaix, dans un remarquable rapport, a mis récemment en valeur. Elle a montré que les chemins de fer pouvaient donner à l'usager la possibilité de connaître de façon absolue le délai de livraison, accorder une tarification simple et nette (emballages en retour compris), faciliter la solution rapide des litiges pour pertes, retards ou avaries, spécialement appréciée de la clientèle.

Et elle conclut à une réforme complète du régime actuel des chemins de fer sur tous les points visés.

Précisément, le vote de la loi Paganon implique chez nous une coordination entre la voie de fer, la route et la voie d'eau, similaire à celle que cherchent à réaliser les gouvernements dans le monde entier.

Aux Etats-Unis, on a reconnu qu'un Etat avait le droit de libérer ses routes du trafic commercial excessif ou dangereux, ou ne convénant pas. En Angleterre, en Italie, la circulation des camions automobiles est réglementée. En Suisse, tout récemment, un accord national entre le rail et la route a été signé.

Il y a, en effet, nécessité de protéger, dans un but de défense nationale, les transports par fer, et s'ils devaient, ce qui paraît improbable, céder un jour la place à d'autres, il faudrait que la transition fut ménagée, pour ne point compromettre, avant qu'ils aient pu être amortis, les milliards investis par la petite épargne, dans nos chemins de fer.

Le capital représenté par les wagons est loin aussi d'être négligeable, 25.000 wagons-réservoir sont immatriculés sur les réseaux français. Environ 15.000 assurent le transport du vin. Personne n'osera prétendre que le « pinard » ne tienne, dans la vie du Français moyen, en paix comme en guerre, une place considérable.

Cependant, devant l'offensive du chaland-automoteur et du camion, les chemins de fer ont dû opérer une révision du tarif 6/106.

Elle n'est pas moins urgente pour les tarifs qui s'appliquent aux 10.000 wagons affectés aux dérivés du pétrole et de la houille, aux alcools et à divers produits industriels.

Les raisons qui, il y a quelques années, se sont opposées à l'octroi de certaines réductions par les compagnies de chemins de fer, ont perdu toute valeur.

L'alerte de ces derniers jours doit servir de leçon. Demain, la production par les raffineurs de pétrole de fortes quantités de produits noirs va soulever de nouveaux problèmes de distribution et de transports.

#### LE WAGON.

Reconnaissant les avantages du wagon sur les autres emballages, les importateurs accordent à la clientèle des réductions substantielles lorsqu'elle use de ce moyen. Il suffit de lire une cote des essences et des huiles industrielles pour se rendre compte qu'il s'agit de 5 à 10 francs par hecto, pour les essences, et beaucoup plus pour les huiles industrielles, les gas, fuel, diesel oils.

Les compagnies de chemins de fer peuvent, si elles le veulent, organiser des transports rapides et réguliers, dont les possesseurs d'embranchements particuliers, entre autres, tireraient les plus grands avantages.

On pourrait prendre des mesures dans certaines gares pour y installer des dépôts d'essence.

Le wagon supprime, pour les expéditeurs, les charges de main-d'œuvre et même les responsabilités de route.

Il signifie, dans certains cas, la suppression d'emballage coûteux.

Aucune raison ne s'oppose à ce que les compagnies de chemins de fer accordent le retour gratuit aux wagons transportant des produits pour la consommation intérieure, comme elles le font lorsqu'il s'agit d'exportation et de transit.

Elles peuvent organiser des trains complets à marche accélérée, appelés à éviter aux négociants en essence les immobilisations financières que comporte l'emploi des canaux au-delà de Paris, supprimer certains transbordements en détachant des wagons sur des points déterminés.

Plusieurs millions de tonnes transportables en wagons-réservoirs représentent quelques centaines de millions de trafic à maintenir et à développer.

Les chemins de fer exploitent eux-mêmes un nombre considérable de wagons-réservoirs américains.

L'Etat, garant du rendement des obligations et du dividende des actions des compagnies de chemins de fer, a le plus grand intérêt à imposer plus d'ordre qu'il n'en existe dans l'industrie des transports comme il l'a fait pour l'industrie charbonnière.

#### ACTION CONCERTÉE.

Aussi, tous les intéressés devraient-ils se mettre d'accord et s'unir pour une étude en commun des questions soulevées par la coordination nécessaire du trafic et pour le maintien du volant de matériel indispensable à une marche normale.

Hier, c'était, dans le Nord, une grève, mais, demain, ce peut être le gel, l'inondation, l'impétuosité de certains fleuves, etc., qui impliqueront l'usage étendu du wagon.

Un exemple pour justifier une action concertée est celui de l'application au matériel du frein Westinghouse. Il représente, pour les propriétaires particuliers de wagons, un décaissement de 75 millions de francs, faute d'avoir agi et obtenu de l'Etat, comme il était logique et équitable, qu'il leur accorde les avantages qu'il a concédés aux

compagnies de chemins de fer. Une requête pourrait encore être présentée, puisqu'il n'en coûterait rien à l'Etat de donner sa garantie, et qu'il serait couvert de tous risques.

Le Conseil National Economique va incessamment mettre au point ses conclusions sur les transports. Peut-être jugera-t-il bon de se saisir de ces questions et voudra-t-il se rendre compte, pour le plus grand bien de tous les intéressés, dans quelle mesure il y a, pour les entreprises de wagons, équilibre et adaptation entre l'avant et l'après-guerre.

Que demain les nécessités politiques ou l'accord entre les parties réalisent le monopole du pétrole (importation, raffinage, transports, distribution), des questions complexes se poseront qu'il sera d'autant plus facile de résoudre qu'il aura, au préalable, été possible de bien définir la position de chacun.

*(L'Industrie du Pétrole), septembre 1933.*

## ANNEXE B.

1. « La Compagnie des Chemins de fer du Nord nous maintenant le tarif commun pour le transport de nos essences, estimant que ces transports pour nous manquent de souplesse et sont calculés à un taux prohibitif, nous venons de mettre en circulation un troisième camion de 17.000 litres, qui nous permettra de remplacer l'usage de cinq wagons-citernes. Aussi conformément à votre lettre du 19 avril dernier, nous vous informons que dans la quinzaine qui suivra nous vous retournerons cinq wagons en vous demandant d'annuler le contrat de location correspondant. »

« Nous envisageons pour l'économie des transports de grouper les entrepôts et nous espérons avant un an, ne plus nous servir des transports par voie ferrée. »

2. « Nous sommes au regret de ne pouvoir utiliser de nouveaux wagons-citernes, la plus grande partie de nos transports se faisant actuellement par eau. »

3. « Du reste, le nombre de wagons-citernes que nous employons est de moins en moins important, car bien que toutes nos usines soient embranchées nous avons intérêt actuellement, dans presque tous les cas, à transporter la marchandise par camions automobiles, sur route, et nous prévoyons que dans très peu de temps, nous ne ferons plus aucun transport par voie ferrée. »

4. « Nous vous accusons réception de votre lettre du 12 courant, concernant des wagons-citernes, et vu les suggestions que les réseaux imposent, nous regrettons de ne pas être intéressés par ce matériel. »

5. « Nous avons le regret de vous informer qu'en raison de l'augmentation de notre trafic par eau et par route, les dix wagons que vous nous aviez donnés en location suivant votre lettre, ne nous sont plus nécessaires; nous venons donc par la présente, dénoncer le contrat de location y afférent. »

6. « Nous vous remercions de votre honorée du 6 courant. Nous avons pu faire cette année, la plus grande partie de nos transports

de mélasse par camions-citernes, ce qui nous a permis de réaliser une économie assez importante sur le transport par fer. »

7. « A partir du mois prochain, nous allons recevoir nos essences par eau et par conséquent, nous n'avons pas besoin de wagons. »

8. « Comme suite à notre dernière entrevue, nous avons le regret encore une fois, de vous confirmer que nous sommes dans l'obligation de renoncer à 50 p. 100 de l'effectif en wagons-citernes que nous avons pris en location chez vous.

« L'expérience nous a démontré que les moyens de transports automobiles que nous employons couramment sont beaucoup plus rapides et les frais bien moins élevés comparativement aux transports par chemin de fer.

« Dans ces conditions, nous allons établir les dispositions à prendre en vue du retour de vos wagons-réservoirs, et nous vous prions de nous indiquer le lieu où ces wagons doivent être retournés. »

9. « Malgré notre vif désir de traiter avec vous, étant donnée la diminution constante de nos transports par fer au profit des transports par route et par eau, nous avons le regret de vous informer que nous ne renouvelons pas la location du wagon-citerne de 223 hectolitres expirant le 17 octobre 1932. »

10. « Nous ne prévoyons aucun besoin d'ici longtemps; en effet, nous développons nos expéditions par la route et avons de nombreuses citernes en chômage. »

11. « Nous sommes en possession de votre lettre du 22 courant par laquelle vous vous mettez à nouveau à notre disposition pour le transport de nos mélasses par wagons-citernes; nous vous en remercions bien vivement mais avons le regret de vous informer que depuis plusieurs années la totalité de nos mélasses est expédiée par eau. »

12. « Nous profitons de la présente pour vous informer qu'assurant depuis quelque temps l'approvisionnement d'un de nos entrepôts par péniches, nous nous trouvons à la tête d'un matériel roulant trop important, immobilisé sur nos voies.

« Nous vous demandons, en conséquence, si vous accepteriez que nous vous retournions une douzaine de wagons-citernes dont la location avait été primitivement prévue jusqu'au 31 août 1933. »

13. « Nous avons complètement abandonné les transports par wagons-citernes, pour des parcours allant jusqu'aux 200/300 kilomètres. Nous avons remplacé les wagons-citernes par des camions-citernes, considérant que ce mode de transport est sensiblement meilleur marché, beaucoup plus rapide, et assure le transport de la marchandise de l'entrepôt au domicile de l'acheteur. »

14. « Nous avons abandonné le transport par wagons-citernes, étant donné que ce mode de transport est trop cher et pas suffisamment rapide, et transportons toutes nos marchandises par camions-citernes. »

15. « Bien que la quantité de produits transportés par nous soit en augmentation constante, le nombre des wagons-citernes utilisés est en diminution, les principaux points de distribution recevant de plus en plus nos marchandises par bateaux-citernes. D'autre part, l'envoi de nos produits s'effectue par camions-citernes. »

16. « Nous avons renoncé au transport par wagons-citernes vu le

**prix très élevé des transports, et assurons tous nos transports par camions-citernes. »**

**17. « Nous n'utilisons actuellement que des camions-citernes. »**

**18. « Nous transportons actuellement nos produits presque exclusivement en camions ou en péniches. Ce n'est qu'à titre tout à fait exceptionnel que nous employons des wagons-citernes, ce mode de transport étant trop onéreux et pas suffisamment rapide. »**

**19. « La location de wagons-citernes ne nous intéresse plus; nous trouvons beaucoup plus économique de transporter nos marchandises en camions-citernes, bien que ces derniers coûtent 180.000 francs l'unité. C'est surtout à cause de la lenteur du trafic par chemin de fer que l'utilisation de camions-citernes est beaucoup plus économique. »**

**20. « Nous sommes en train d'abandonner complètement le transport par wagons-citernes étant donné que le transport par camions-citernes est beaucoup plus avantageux à tous les points de vue; pour les quelques transports de très longue distance que nous avons à assurer les wagons-citernes dont nous sommes propriétaires nous suffisent amplement. »**

**21. « Tenant compte que le transport par camions-citernes est beaucoup plus avantageux, comparativement aux wagons-citernes, nous avons abandonné le transport par fer. »**

**22. « Malgré l'accroissement de notre tonnage de vente, nous avons presque totalement supprimé les transports par wagons-citernes. »**

**23. « Nous avons le regret de vous faire connaître qu'étant donné l'augmentation de nos transports par eau et par camions-citernes nous liquidons au fur et à mesure toutes les locations de wagons-citernes que nous avions en cours. »**

**24. « Nous n'envisageons plus de prendre des wagons-citernes en location, préférant utiliser des chalands-citernes. »**

**25. « Nous n'utilisons que très rarement des wagons-citernes et effectuons nos transports par chalands et camions. Nous recevons du Havre par chalands ou automoteurs de 250 tonnes; la distribution dans Paris et la banlieue est faite par camions. »**

## OBSERVATIONS PRÉSENTÉES PAR LE SYNDICAT NATIONAL DES PROPRIÉTAIRES DE WAGONS-RÉSEROIRS DE FRANCE.

Les motifs d'ordre général auxquels peut être attribuée la crise que subissent, en France les transports ferroviaires étant connus du Conseil National Economique, le Syndicat national des propriétaires de wagons-réservoirs de France croit devoir borner sa communication aux seules conséquences que cette crise entraîne pour la corporation dont il a le devoir de défendre les intérêts.

C'est un véritable truisme que d'affirmer, dans les circonstances actuelles, la similitude d'intérêts du chemin de fer et du wagon-réservoir; ce dernier étant un auxiliaire du premier et son utilisation ne pouvant avoir lieu que sur la voie ferrée, tout ce qui préjudicie au chemin de fer préjudicie au wagon-réservoir et la réciproque est absolument vraie.

Ces affirmations de faits dont l'existence est évidente nous ont amenés, dans le passé, et, plus encore dans le présent, à rechercher les causes qui ont entraîné et entraînent une désaffection particulièrement dangereuse des usagers à l'égard du chemin de fer.

Ces causes de désaffection doivent être attribuées : les unes, au chemin de fer lui-même; les autres à la liberté dont jouissent les transports concurrençant les transports ferroviaires.

Ce qui est reproché au chemin de fer c'est :

a. L'absence, dans ses conceptions, d'un indispensable esprit commercial qui doit, aujourd'hui, remplacer l'idée de « monopole de fait » qui subsiste encore beaucoup trop, dans les sphères dirigeantes des réseaux;

b. Un formalisme trop étroit, très éloigné de ce que nécessitent aujourd'hui les circonstances économiques au point de vue commercial, industriel et agricole;

c. Une organisation contentieuse sans largeur de vue amenant une lassitude désabusée chez le client, obligé pour la moindre difficulté, soit de renoncer à sa juste réclamation, soit, pour obtenir satisfaction, de recourir à la voie judiciaire, avec tous les ennuis, frais et risques inhérents à ce mode de procéder.

Enoncer ces causes, c'est, en même temps, indiquer les remèdes qu'elles comportent et qu'il suffit au chemin de fer, seul, d'employer pour en amener la disparition.

Les autres causes de désaffection, étrangères, celles-là, au chemin de fer sont :

1° Les avantages incontestables que présente, dans une certaine limite, l'emploi de moyens de transports autres que la voie ferrée : le camion automobile, en particulier;

2° L'entière liberté, nous dirons même, la trop grande liberté dont

jouissent ces transports, de modifier leurs prix, leurs itinéraires, leurs délais de livraison;

3° L'absence, pour eux, de toute réglementation, ce qui leur permet de traiter commercialement toutes choses, de choisir leurs clients leurs marchandises; d'accorder toutes priorités à qui leur convient de faire, en un mot, ce qui leur plait.

Pour remédier à cette situation, le chemin de fer est impuissant et une réglementation nécessaire ne peut intervenir que du fait des pouvoirs publics, réservant, au rail, à la route, à la voie fluviale, le transport que sa nature lui attribue.

Mais, quelles que soient les causes entraînant la désaffectation des usagers pour la voie ferrée, nous devons signaler quelles en sont les onéreuses conséquences pour notre corporation.

L'application des tarifs actuels des chemins de fer au transport des boissons et alcools et de ce que nous appelons les produits industriels : pétrole, essence, mélasses, etc., a amené ces marchandises à abandonner la voie ferrée au profit de la route ou de la voie fluviale.

Pour les boissons : vins et cidres, la perte de trafic peut être évaluée entre 35 et 40 p. 100 d'une façon générale, c'est-à-dire sur toutes les distances; mais sur les distances allant jusqu'à 300 kilomètres, la perte s'élève de 80 à 90 p. 100; le danger est tel que les trois réseaux particulièrement atteints : le Midi, le P.-L.-M. et le P.-O. ont soumis à l'homologation ministérielle et obtenu l'application aux tarifs P. V. 6-106 d'un barème spécial et diminué pour essayer de pallier les effets de cette concurrence désastreuse.

Les chemins de fer de l'Etat viennent, également, de soumettre à l'homologation, semblables dispositions pour les transports de Rouen sur les abords de la région parisienne, cette dernière exceptée.

Pour les transports industriels, la perte de trafic est également très importante et est imputable, non seulement à la route, mais aussi et, peut-être, plus encore, à la voie fluviale.

Il n'est pas à notre connaissance que des mesures aient été prises ou soient envisagées, pour pallier les effets de cette concurrence.

Quoi qu'il en soit, la situation dans laquelle se trouve actuellement le chemin de fer a pour conséquence l'inutilisation d'un grand nombre de wagons-réservoirs, entraînant pour notre corporation un chômage inaccoutumé et d'autant plus néfaste que la lutte contre la concurrence entraîne chacun et tous à consentir de lourds et onéreux sacrifices qui vont, à très bref délai, faire disparaître toutes disponibilités pécuniaires et mettre en péril l'existence même du wagon-réservoir.

Si un tel danger existe, déjà, avec les tarifs actuels du chemin de fer, combien plus grand serait-il et combien certaine deviendrait une catastrophe si les tarifs étaient augmentés, sans que soit préalablement réglementée, ordonnée et coordonnée la situation générale des transports.

La clientèle raréfiée, déjà, du chemin de fer, abandonnerait celui-ci pour se reporter soit sur la route, soit sur la voie fluviale, entraînant la disparition forcée du wagon-réservoir demeurant inutilisé et sans emploi.

L'avenir pour notre corporation nous apparaît d'autant plus sombre qu'il ne nous est pas permis d'avoir, en cas de catastrophe, les mêmes espoirs que le chemin de fer.

Si nous affirmons que nos intérêts sont les mêmes que ceux de ce dernier nous sommes dans la pénible nécessité de constater que, vis-à-vis de l'Etat, notre situation est néanmoins différente.

Le chemin de fer, soit en vertu des conventions qui le lient à l'Etat, soit à raison du caractère public des services qu'il assure, peut espérer et même être assuré d'une intervention de l'Etat en sa faveur;

Mais le wagon-réservoir, quoique auxiliaire du chemin de fer est complètement indépendant, il ne peut compter que sur lui-même, sur ses ressources exclusives, ce qui rend sa situation encore plus pénible, plus aléatoire.

C'est pourquoi nous estimons nécessaire, indispensable une politique des transports qui permette à chacun des intéressés de vivre et surtout au chemin de fer d'abaisser des tarifs déjà trop élevés pour l'économie nationale française en général et pour l'existence du wagon-réservoir en particulier.

Il nous paraît utile, en terminant, de donner quelques indications générales sur l'importance que représente le wagon-réservoir dans l'économie nationale.

Il existe, à l'heure actuelle, 20 à 21.000 wagons-réservoirs dont :

14.000, environ, à foudres en bois, uniquement affectés au transport des vins et boissons;

7.000 environ, à récipients métalliques, affectés plus spécialement au transport des alcools, pétroles, essences et autres produits industriels liquides.

L'ensemble de ce matériel représente l'investissement d'un capital d'environ 500 à 550 millions au minimum.

D'autre part, son exploitation et son entretien font travailler et vivre un nombre d'employés et d'ouvriers que l'on peut évaluer, si l'on s'en tient aux seules personnes directement attachées à cette industrie, entre 3.500 et 4.000, chiffre qui atteint 5.000 à 5.500 si l'on y ajoute les personnes vivant exclusivement, quoiqu'indirectement, de l'existence du wagon-réservoir.

Notre syndicat, bien que comprenant un certain nombre de wagons-réservoirs affectés aux transports dits « industriels » groupe plus particulièrement, dans son sein, les wagons-réservoirs affectés aux transports des vins et boissons et représente les intérêts des détenteurs de 10.000 wagons en chiffres ronds, de cette catégorie, c'est-à-dire, la presque totalité des propriétaires dont la location de leur matériel constitue le seul commerce, la seule industrie.

Ceci justifie l'attention avec laquelle nous avons le devoir de suivre les phases successives de la crise ferroviaire, crise qui met en péril l'existence du wagon-réservoir et motive les trop justes appréhensions de nos adhérents menacés d'une perte à peu près totale des capitaux par eux investis dans une telle affaire, représentant plus de 250 millions.

Ce n'est pas, cependant, à ce seul sentiment de défense personnelle qui, quoique respectable, pourrait être néanmoins taxé d'égoïste, qu'est due notre intervention en la circonstance; c'est, aussi, parce que nous estimons l'intérêt général menacé.

Il est à retenir, en effet, que le matériel wagon-réservoir rend d'inesestimables services tant au public qu'au chemin de fer lui-même.

Au public par les avantages qu'il lui procure, la possibilité qu'il lui donne de transporter au prix de la marchandise en vrac, c'est-à-dire, de transporter en ne payant que pour la marchandise seule;

Au chemin de fer, en lui permettant de transporter dans un wagon qui ne lui coûte rien ni comme achat, ni comme amortissement, ni comme entretien, dont le tout est et reste à la charge du propriétaire,

**une quantité de marchandise qui exigerait, au minimum deux de ses wagons, d'où : économie de matériel, de traction, de manœuvre et de main-d'œuvre pour les réseaux.**

**Le wagon-réservoir étant une utilité, une nécessité de la vie économique du pays, nous estimons que son existence menacée doit être sauvegardée, comme nous l'indiquons plus haut par une réglementation équitable des divers modes de transports qui, en redonnant au chemin de fer l'activité productive à laquelle il a droit, aura pour naturelle conséquence de donner satisfaction au désir de vivre du wagon-réservoir.**

## C. — LES TRAMWAYS.

### OBSERVATIONS PRÉSENTÉES PAR M. BOULLE,

*Président du Groupement Tramways de l'Union  
des Voies Ferrées et des Transports Automobiles.*

Les explications très complètes que M. BEGHIN vient de développer au nom du Groupement des Chemins de fer d'intérêt local ont simplifié considérablement ma tâche; je n'aurai qu'à préciser quelques points spéciaux touchant plus particulièrement les transports urbains et offrant à ce titre pour les tramways un intérêt tout particulier.

Tout d'abord, je tiens à m'associer à l'hommage qui a été rendu au travail préparé par M. le Maître des requêtes JOSSE.

Le rapport préliminaire qui a été rédigé en Juillet 1933 par le Conseil National Economique constitue une œuvre de la plus haute valeur qui comporte, à côté d'un exposé lumineux de la situation actuelle des transports par voie ferrée, automobile, fluviale, navigation au cabotage ou avion, une esquisse du plus grand intérêt des mesures à envisager pour mettre de l'ordre dans une matière où règnent actuellement non seulement une anarchie complète, mais encore une iniquité tout à fait caractérisée.

Dans son rapport, M. JOSSE a étudié les transports sur un plan général; il a — et sans doute son silence n'est pas le fait d'un oubli — laissé de côté les transports dans le cadre restreint des cités et de leur banlieue; l'on peut concevoir assez facilement les motifs qui l'ont guidé.

En effet, si la situation des lignes suburbaines des réseaux de tramways est peu différente de celle des chemins de fer d'intérêt local, il en est tout autrement de la situation des lignes urbaines. Pour ces dernières, la législation et la jurisprudence permettent d'établir sur des bases solides des organisations de services publics de transports en commun susceptibles de satisfaire à tous les besoins du public et de donner tant aux pouvoirs concédants qu'aux exploitants de sérieuses garanties.

La législation permet, en effet, de concéder sur le territoire des communes des exclusivités de stationnement partielles ou totales ou de réglementer, dans des conditions déterminées, la circulation ou le

stationnement à l'intérieur des agglomérations (art. 97, 98 et 99 de la loi de 1884) [1].

L'exemple le plus typique d'une organisation semblable est celui de Paris; quelques mots ne seront peut-être pas inutiles pour en rappeler les grands traits.

Dans une agglomération importante, les transports publics en commun doivent être aménagés de manière, non seulement à offrir du confort et de la rapidité, mais aussi à présenter la puissance et la mobilité indispensables; il faut, en effet, être en mesure d'assurer dans des délais très courts le déplacement de masses importantes de voyageurs, il faut aussi aller les chercher et les amener dans tous les secteurs de la ville et de sa banlieue.

A Paris, la puissance est surtout dévolue au réseau métropolitain des lignes souterraines, la mobilité est plutôt le rôle des réseaux de transport en surface (tramways et autobus); pendant longtemps, ces derniers ont été effectués, pour la plupart, à traction hippomobile.

La transformation du mode de traction s'est accélérée à partir de 1910; les tramways sont devenus électriques et les omnibus à chevaux sont devenus des autobus.

L'évolution commencée il y a vingt ans se continue aujourd'hui, les tramways cédant peu à peu la place aux services automobiles partout où les exigences de la circulation ou les besoins du public rendent la transformation désirable.

En même temps ont été créés, en raccordement avec les transports souterrains ou avec les transports en surface, des services automobiles libres rayonnant dans la grande banlieue de la capitale; ces services ont, d'ailleurs, été astreints à ne pas faire concurrence aux lignes urbaines ou suburbaines du réseau parisien.

L'œuvre considérable qui a été réalisée par le Conseil municipal de Paris et par le Conseil général du département de la Seine peut être prise comme un exemple dont il y a lieu de s'inspirer dans des cas analogues *mutatis mutandis*; elle n'a été possible que grâce à une organisation basée sur le principe de l'exclusivité de stationnement pour les services urbains et de la réglementation pour les services suburbains.

Pour ces motifs, dans les cités importantes autres que Paris, comme il n'y aura pas de longtemps de réseau souterrain, ce devra être le réseau de tramways, convenablement modifié et révisé, qui pourra

---

(1) Art. 97. — La police municipale a pour objet d'assurer le bon ordre, la sécurité et la salubrité publiques. Elle comprend notamment :

1° Tout ce qui intéresse la sûreté et la commodité du passage dans les rues, quais, places et voies publiques...

Art. 98. — Le maire a la police des routes nationales et départementales et des voies de communication dans l'intérieur des agglomérations, mais seulement en ce qui touche la circulation sur lesdites voies.

Art. 99. — Les pouvoirs qui appartiennent au maire, en vertu de l'article 91 (le maire est chargé, sous la surveillance de l'Administration supérieure, de la police municipale, de la police rurale et de l'exécution des actes de l'autorité supérieure qui y sont relatifs) ne font pas obstacle au droit du préfet de prendre pour toutes les communes du département ou plusieurs d'entre elles, et dans tous les cas où il n'y aurait pas été pourvu par les autorités municipales, toutes mesures relatives au maintien de la salubrité, de la sûreté et de la tranquillité publiques. Ce droit ne pourra être exercé par le préfet à l'égard d'une seule commune qu'après une mise en demeure au maire restée sans résultat.

constituer l'élément « puissance » dont il était question tout à l'heure; la « mobilité » et la souplesse restant dévolues à l'autobus.

Dans les cités moyennes, ce sera surtout une question d'espèce; quelques-unes ont déjà supprimé plus ou moins complètement leurs lignes de tramways pour les remplacer par des services automobiles.

En tout cas, l'évolution s'est produite de nos jours comme s'est effectuée, il y a quelque trente ans, la transformation du système de traction et il est probable qu'en accord avec les pouvoirs concédants, et malgré les difficultés de l'heure, cette transformation se serait effectuée dans le cadre des accords antérieurs et sans dommages irréparables tant pour les pouvoirs concédants que pour les concessionnaires, si, au cours des dernières années, des services automobiles libres n'étaient venus apporter dans l'industrie de transport public en commun des perturbations extrêmement profondes.

Les tramways se croient particulièrement qualifiés pour apprécier ces dommages et pour en signaler le caractère et l'importance, car presque tous effectuent aujourd'hui des services automobiles; dans les indications qui vont suivre, je comparerai des services automobiles *libres* non pas avec des services tramways, mais bien avec des services *automobiles* assurés par des concessionnaires tramways, et le Conseil National Economique pourra se rendre compte si les conditions d'égalité qui doivent être à la base de la liberté du commerce sont convenablement respectées.

Le service automobile libre n'est assujéti à aucune autre réglementation que celle qui découle du Code de la route; il n'a, par suite, d'autre formalité à remplir que celle de la déclaration prévue à l'article 34 (1) dudit Code et il n'a d'autres sujétions à supporter que celles relatives aux points de stationnement stipulées à l'article 39 (1).

Sous ces restrictions bien légères, ayant le choix absolu de son itinéraire, des horaires, des tarifs, le transporteur libre peut exercer son industrie comme et quand il lui plaît. Il serait bien peu avisé — et ce n'est généralement pas son cas — s'il ne procédait pas à l'écrémage du trafic et s'il ne dirigeait pas son activité dans le sens qui lui est plus particulièrement favorable.

L'exploitant tramways qui effectue des services autobus le fait généralement dans le cadre des services concédés ou autorisés.

Quelle est dès lors sa situation (2)?

Dans le domaine contractuel, il se trouve en présence de clauses

---

(1) Art. 34. — Les entrepreneurs de services publics de transport en commun par véhicules attelés ou automobiles sont tenus de déclarer au préfet du département le siège principal de leur établissement, le nombre de leurs voitures, celui des places qu'elles contiennent, le lieu de la destination, les jours et heures de départ et d'arrivée.

Tout changement aux dispositions ainsi arrêtées donne lieu à une déclaration nouvelle.

(1) Art. 39 (*in fine*). — Les points de stationnement sont fixés par arrêté préfectoral.

(2) Il n'est pas sans intérêt de signaler que, de son passé hippomobile, l'exploitant tramways a conservé l'obligation d'entretenir toute la zone de sa voie et de l'entrevoie.

Or, il est le seul à ne pas user de la chaussée dans cette partie. Dans certaines villes du Midi, à viabilité médiocre, la zone ainsi entretenue est la seule qui soit toujours d'accès facile.

C'est donc le tramway qui fournit à l'automobile le moyen de le concurrencer.

qui organisent ses rapports avec les pouvoirs publics et qui lui imposent généralement des règles étroites de fonctionnement et des charges spéciales.

Dans le domaine financier, il n'est pas libre non plus; le décret qui approuve sa concession d'origine l'oblige à ne pas employer son capital social dans des entreprises autres que celles qui lui ont été concédées et, s'il veut recourir à l'emprunt consolidé, il ne peut le faire qu'au prix des obligations prévues dans l'article 28 (3) de la loi du 31 juillet 1913.

Dans le domaine réglementaire, un service de contrôle d'Etat, renforcé souvent par un service technique municipal, le force à se pourvoir d'autorisations multiples.

Dans le domaine social, comme il n'est pas possible de traiter sur un pied différent des agents appartenant à des services parallèles, tout le personnel automobile jouit des avantages dévolus au personnel tramways et ces avantages comportent un statut du travail (1) [art. 48 de la loi du 31 juillet 1913], des caisses de secours ou de maladie, des allocations familiales particulières, un régime de retraite réglé par la loi du 22 juillet 1922 sur la Caisse autonome des petits cheminots.

Et que l'on ne dise pas que les exploitants tramways pourraient, s'ils le voulaient, échapper à de pareilles sujétions. En effet, la loi du 22 juillet 1922 dispose dans son article 2 que : « sont considérés comme agents des voies ferrées appelés à bénéficier des dispositions de la présente loi tous les agents — employés ou ouvriers des deux sexes — attachés d'une manière régulière et permanente à une administration ou à une compagnie exploitant un réseau de voies ferrées et un service de transports en commun sur route lorsque les deux exploitations sont confondues et que les agents sont affectés indistinctement à l'une ou à l'autre exploitation.

« Au cas où un service de transport en commun sur route serait substitué à une ligne ou à un réseau d'intérêt local, les agents déjà affiliés à la Caisse autonome mutuelle conserveront leurs droits acquis, sous réserve pour eux et les exploitants de remplir toutes les autres obligations de la présente loi. »

Dans ces conditions, comment ne pas constater que la lutte est inégale; l'exploitant tramways peut être comparé à un homme ligoté des mains et entravé des pieds auquel on demande de se mesurer

---

(3) La société concessionnaire seule peut émettre des obligations. Elles doivent être garanties par la totalité de l'actif social.

Aucune émission d'obligations prévues par la présente loi ne peut avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée par le Ministre des Travaux publics, après avis du Ministre des Finances.

Aucune émission d'obligations ne peut être autorisée pour une somme supérieure au montant du capital actions et avant emploi de la moitié au moins de ce capital en achat de terrains, travaux, approvisionnements sur place ou dépôt de cautionnement.

Le capital actions doit être effectivement versé sans qu'il puisse être tenu compte des actions libérées ou à libérer autrement qu'en argent.

Aucune émission d'obligations ne peut avoir lieu pour subvenir, même en partie, au cinquième des dépenses d'établissement fourni par le concessionnaire dans les conditions spécifiées à l'article précédent.

(1) Art. 48. — Les conventions ou cahiers des charges annexées à l'acte déclaratif d'utilité publique d'une voie ferrée d'intérêt local devront à l'avenir comprendre des dispositions relatives aux conditions du travail et à la retraite du personnel.

avec un adversaire libre; le résultat n'est pas douteux et ce qui doit étonner c'est la surprise de certaines personnes qui voient mis à terre, par des industriels libres dont le transport en commun n'est pas la spécialité, des exploitants qui n'ont fait toute leur vie que le métier de transporteurs.

Mais si le résultat est facile à prévoir, il n'en sera pas moins décevant pour le public que pour la collectivité concédante et pour le personnel.

En effet, les concessionnaires de transports en commun urbains ont toujours travaillé avec une très petite marge; les priver de 10 p. 100 de leurs recettes sur les lignes les plus fructueuses de leur réseau — et rien n'est plus facile que d'y parvenir par l'écrémage — c'est les conduire au déficit chronique, c'est les mener à la ruine, lorsqu'elles auront consommé leurs réserves que la vigilance des pouvoirs publics a toujours maintenues à un taux modeste.

Lorsque ces entreprises auront touché le sol des épaules et qu'elles auront dû cesser leur activité et licencier leur personnel il y aura bien dans certaines directions à grand trafic des services libres susceptibles de donner satisfaction au public, mais dans les autres il n'y aura plus rien.

Et les pouvoirs publics, qui ne sauraient se désintéresser d'une organisation d'ensemble susceptible de desservir tous les secteurs d'une cité, devront bien revenir à des principes autres que ceux de la pure liberté et de la complète concurrence; dans les services publics semblable méthode ne peut conduire qu'à l'anarchie. C'est pourquoi il semble bien qu'il n'y ait aucun intérêt à laisser se prolonger le désordre actuel, car il ne peut produire que des ruines et, lorsqu'on voudra reconstruire, ce n'est pas seulement les exploitants qui auront durement souffert mais aussi les collectivités concédantes, qui ont dû, depuis 1919, intervenir dans une mesure plus ou moins marquée suivant les cas pour rétablir le bon fonctionnement de leurs services publics de transport en commun et qui ont ainsi lié leurs intérêts matériels, presque partout, à ceux des exploitants.

C'est parce qu'ils étaient particulièrement pénétrés de ces vérités, que je qualifierai volontiers d'essentiels, que les concessionnaires de tramways n'ont pas hésité à déférer aux tribunaux compétents la connaissance des situations qui leur paraissaient absolument iniques et qu'ils ont poursuivi jusque devant le Conseil d'Etat la réformation de décisions administratives qui violaient non seulement leurs intérêts, mais encore l'ordre public.

Les arrêts qui ont été rendus par la Haute juridiction administrative pour les tramways de Cannes (29 janvier 1932), de Cherbourg (9 décembre 1932) et de Toulon (28 octobre 1932) permettent d'envisager ce que peut s'effectuer, dans des conditions qui ne soient pas anormales, une évolution qui est des plus désirables dans l'organisation des transports publics en commun urbains et suburbains.

A la faveur de cette jurisprudence, nombre de villes ont pris des arrêtés réglementant la matière et l'on peut espérer qu'un certain ordre pourra être créé.

Mais le remède restera sans doute insuffisant tant que ne sera pas intervenue une réglementation générale et c'est pourquoi les exploitants tramways considèrent qu'il est de leur devoir d'apporter leur complet concours à l'œuvre entreprise par le Conseil National Economique.

Entre la thèse que soutiennent ces exploitants et celle que défendent les services libres, il n'y a pas d'ailleurs que des antinomies.

Frappés des excès de la réglementation dans le domaine adminis-

tratif, les tenants de l'automobile veulent bien réclamer la liberté pour ces concessionnaires et dans des articles de journaux, dans des affiches, dans des tracts — car la publicité est fort bien organisée chez nos concurrents — il est fait grand bruit des entraves dont nous souffrons et certaine autorisation de création d'un poulailler à proximité d'une voie ferrée leur paraît constituer un critérium en la matière!

Il ne suffirait pas, ainsi que je l'ai exposé tout à l'heure, d'alléger une réglementation administrative, qui est certainement excessive, pour que tout rentre dans l'ordre; j'ai montré plus haut qu'il y avait lieu d'envisager aussi le domaine contractuel, le domaine financier, le domaine social.

Certes, les exploitants de tramways ne réclament pas que soient imposées à leurs concurrents les charges matérielles ou les difficultés de tout ordre qui les écrasent à l'heure actuelle; ils demandent simplement à voir créer une organisation rationnelle des services publics de transport en commun faisant disparaître des inégalités injustifiées et s'inspirant des intérêts de toutes les parties en cause; au premier rang de ces intérêts doivent être classés ceux du public, ceux des collectivités concédantes et enfin les intérêts du personnel employé dans les entreprises de transport.

## 2° LES USAGERS.

---

### A. — LES CHAMBRES DE COMMERCE.

---

#### OBSERVATIONS PRÉSENTÉES PAR M. A. CELLE,

*Président de la Chambre de Commerce de Lyon,  
Président de l'Union des Offices de Transports.*

---

Auxiliaires indispensables du commerce, de l'industrie et de l'agriculture, les transports sont devenus, avec le développement des relations et des échanges, un organe essentiel de la vie des peuples. De là résulte, pour les États, le devoir de veiller à leur organisation et à leur fonctionnement.

Il est reconnu sans conteste que le régime instauré en France au milieu du siècle dernier ne correspond plus aux conditions nouvelles nées des progrès techniques et des modifications économiques. Une réforme de ce régime s'impose par suite avec urgence aux Pouvoirs publics.

Le Conseil National Economique appelé à délibérer sur cette grave question a chargé M. JOSSE, Maire des requêtes au Conseil d'Etat, de rédiger un rapport préliminaire qui a été soumis pour avis aux représentants des intérêts en cause.

Au nom de l'Union des Offices de transports, qui comprend la plupart des Chambres de commerce et d'agriculture de France, c'est-à-dire les principaux usagers des chemins de fer, nous vous présentons nos observations; elles confirment, le plus souvent, le rapport de M. JOSSE qui s'est imposé à nous par l'exactitude des faits, la justesse des appréciations et la logique des conclusions.

Les usagers demandent dans les transports : la sécurité, la régularité, la rapidité, la fréquence, le confort pour le voyageur et les prix les plus réduits possibles. Ces conditions leur ont été assurées longtemps, dans des mesures assez raisonnables, par les chemins de fer qui ont joui, pour les transports terrestres, sous la tutelle de l'Etat, d'un monopole de fait pendant 80 ans.

Depuis quelques années, a apparu le transport automobile sur route. Par sa rapidité, sa facilité de déplacement et les commodités qui en résultent, par les prix réduits que permet un régime de liberté complète, il a très vite conquis la faveur du public. Nous n'aurions qu'à nous louer de cette aide nouvelle apportée à l'activité économique, si elle n'avait eu pour conséquence de compromettre la situation des chemins de fer au grand dommage des finances publiques.

Quelle doit être alors la décision de l'Etat ? C'est là aujourd'hui le principal problème des transports.

Le rapport de M. Josse énonce les solutions possibles : liberté de la concurrence, équilibre des conditions d'exploitation de chacun par des taxes fiscales ou nécessité de l'autorisation pour tous transports sur routes. Il expose le régime actuel des différents modes de transports, indique les mesures prises par l'étranger et déduit enfin les conclusions qui paraissent s'imposer. Nous suivrons cette même méthode, en envisageant plus spécialement le point de vue des usagers, qui sont en même temps des contribuables.

## CHAPITRE II.

### Régime actuel des modes de transports.

1° *Chemins de fer d'intérêt général.* — En raison de leur monopole de fait, les chemins de fer d'intérêt général ont été soumis à une étroite réglementation de police et d'exploitation qui leur impose d'onéreuses prescriptions pour la sécurité des voyageurs, pour la protection et les retraites de leur personnel.

Ils doivent assurer un service régulier avec un minimum de fréquence, transporter tous les voyageurs qui se présentent et toutes les marchandises qui sont amenées. Leurs tarifs sont homologués par l'Etat et doivent être uniformément appliqués pour tous les transports effectués dans des conditions identiques.

L'autorité de l'Etat sur les tarifs de marchandises a eu pour conséquence d'établir une tarification divisée à l'infini et diversement graduée. Certes un prix de transport uniquement basé sur le poids ne serait pas rationnel, car il doit être tenu compte du volume et aussi de la valeur des marchandises transportées, en suite des risques de perte ou d'avarie. Mais sous l'influence du pouvoir souverain sont intervenues en outre, avec juste raison, des considérations d'ordre social et économique. Les marchandises de valeur ont été ainsi surchargées en compensation d'abaissements notoires sur des marchandises de bas prix ou de première nécessité. De nombreux prix exceptionnels, d'autre part, ont été accordés en faveur de la production agricole ou industrielle de certaines régions. Les expéditions destinées à l'exportation ont été en totalité avantageées.

Dans cette tarification se manifeste le caractère de service public d'intérêt général que l'Etat a attribué de plus en plus aux chemins de fer à mesure que croissaient leur développement et leur activité. Les lois originaires de concession comportaient déjà d'importantes obligations telles que les transports de la poste; elles se sont accrues

par la suite avec divers transports de personnes ou de matériels, avec les réductions accordées aux militaires, familles nombreuses et mutilés, avec le régime du personnel, rémunérations et retraites.

Mais la charge peut-être la plus lourde qui pèse actuellement sur les chemins de fer, c'est la construction pour partie et l'exploitation des très nombreuses lignes secondaires qu'ils ont dû assurer. En 1913, sur 9.865 kilomètres de lignes en exploitation du réseau P. L. M., 2.663 kilomètres seulement donnaient des bénéfices, l'exploitation de 7.002 kilomètres était déficitaire. Il importe toutefois de noter qu'une ligne déficitaire sur son parcours est un affluent qui apporte du trafic aux grandes lignes et augmente leurs recettes.

Ce serait une erreur d'ailleurs de condamner une ligne secondaire du fait seul que son trafic est déficitaire. Ces lignes ont été créées, en majorité, pour des motifs fondés : développement agricole ou industriel de diverses régions, défense nationale, obligation sociale de doter des populations isolées de moyens de communication. On ne peut nier toutefois que certaines de ces lignes étaient d'une utilité très contestable, que d'autres ont été établies sur des plans démesurément coûteux; mais il faut reconnaître que, dans leur ensemble, elles ont contribué à développer les richesses économiques de notre pays. Ceci montre encore que l'Etat a toujours considéré le chemin de fer moins comme une entreprise financière ordinaire que comme un des instruments de la prospérité publique.

Nous devons enfin ajouter aux charges des réseaux de chemins de fer les impôts qui ont crû successivement avec les besoins financiers de l'Etat. Ce dernier prélève encore jusqu'à ce jour 32.50 p. 100 sur la recette des voyageurs et 5 à 10 p. 100 sur la recette des marchandises. L'impôt sur la recette des voyageurs avait été élevé de 12 à 32,50 p. 100 lors de la crise financière de 1926.

En retour des lourdes charges que l'Etat imposait aux réseaux, il a été amené à garantir leurs emprunts, un revenu minimum de leurs actions et, depuis la Convention de 1921, en fait, leur déficit d'exploitation. Cette même Convention a créé le fonds commun où viennent se fondre chaque année les résultats de l'exploitation de chaque réseau. C'est ainsi que les compagnies de chemins de fer ont été entièrement transformées en gérantes d'un service public de l'Etat, n'étant plus intéressées que par des primes de gestion sur les économies et les accroissements de recettes réalisés.

**2° Chemins de fer d'intérêt local et tramways.** — Les chemins de fer d'intérêt local et les tramways concédés par les départements ou les communes ont un régime tout à fait comparable à celui des réseaux d'intérêt général. Les pouvoirs concédants ont parfois octroyé des subventions pour la construction ou l'exploitation, ou par contre exigé des redevances. Au reste dans tous les cas, ils avaient fixé strictement les conditions d'exploitation. Mais la guerre, ici comme ailleurs, ayant bouleversé toutes les conditions convenues, la théorie de l'imprévision a amené presque partout les pouvoirs concédants à garantir le déficit des comptes d'exploitation.

Notons que, pour les voies qui empruntent les routes, les concessionnaires ont en général la charge de l'entretien de la route dans l'intervalle des rails et sur une surface de 0 m. 50 de chaque côté de la voie. L'Etat prélève sur les recettes des chemins de fer d'intérêt local un impôt de 3 p. 100 qui s'élève à 8 p. 100 pour le prix des trajets de 3 francs et au-dessus.

La longueur des voies ferrées est de 43.572 kilomètres pour les

lignes d'intérêt général, de 20.000 kilomètres pour les lignes d'intérêt local et de 2.700 kilomètres pour les tramways.

Les grands réseaux exploitent en outre, avec autorisation de l'Etat et sous des conditions déterminées, des services automobiles de diverses natures.

#### AUTOMOBILES.

La circulation de tous les véhicules automobiles, quelle que soit leur destination, est soumise à des mesures de police et à des taxes fiscales. Les services publics de transports en commun sont assujettis en outre à diverses prescriptions du code de la route; ils doivent faire une déclaration et obtenir une autorisation pour le stationnement de leurs voitures, mais ils sont entièrement libres de leurs tarifs et de toutes les conditions de leur exploitation. Les services subventionnés par l'Etat et les départements sont au contraire régis par des cahiers des charges dont les clauses sont quelque peu analogues à celles qui régissent les chemins de fer. Il faut noter que les uns comme les autres ils sont tous soumis aux prescriptions du code de commerce concernant la responsabilité des transporteurs.

Depuis 1929, a été créée la poste automobile rurale destinée à relier des centres postaux à des localités isolées pour assurer le transport des correspondances, des colis postaux et même des voyageurs et des marchandises. Ce service est exploité directement par l'administration des Postes ou par des concessionnaires.

En 1932, le nombre des automobiles en circulation en France dépassait 1.800.000, dont 570.000 motocyclettes et cyclocars et 437.864 véhicules pour le transport des marchandises.

#### NAVIGATION INTÉRIEURE.

La batellerie est en principe libre sur les voies qui lui sont ouvertes; elle n'est soumise qu'aux mesures de police édictées par le décret de 1932; elle choisit à sa guise ses moyens de locomotion. Notons cependant que, depuis la guerre, sur l'initiative de l'Office national de la Navigation, un service de traction électrique a été créé sur un millier de kilomètres de canaux. Depuis peu les bateaux automoteurs ont pris un grand développement, grâce à leur vitesse accélérée qui répond aux nécessités actuelles du commerce.

En 1930, il a été embarqué sur les transports par eau 53.297.331 tonnes. La proportion du tonnage annuel par eau avec le tonnage par fer a été ces dernières années de 10 à 15 p. 100.

#### NAVIGATION AÉRIENNE.

La navigation aérienne dépend financièrement pour la plus large part de l'Etat qui supporte presque toutes les dépenses d'infrastructure et subvient pour les 4/5<sup>e</sup> aux frais d'exploitation des compagnies aériennes. En 1932, 36.892 voyageurs, 1.162 tonnes de marchandises et 173 tonnes de courrier postal ont été transportés.

### CHAPITRE III.

#### Conséquences du régime des transports.

L'exposé des régimes respectifs que nous venons de tracer montre dans quelles conditions inégales le chemin de fer et l'automobile ont été aux prises dans la concurrence.

Grâce aux prix plus réduits qu'il pouvait accorder, grâce à la rapidité et aux commodités nouvelles qu'il offrait aux usagers, le transport automobile, en peu de temps, a essaimé sur toutes les routes de France ses cars et ses camions qui circulent parallèlement parfois aux wagons roulant presque à vide sur la voie ferrée. Pendant ce temps, les recettes des chemins de fer baissaient de plus de 2 milliards alors que certaines dépenses, telles que les charges du capital, suivaient une marche ascendante. Le résultat a été un déficit croissant d'exploitation. Il dépasse actuellement 4 milliards par an. La plupart des lignes d'intérêt local ont subi, du fait de la même concurrence, un déficit proportionnellement encore plus élevé et les finances départementales en souffrent gravement.

Etudiant la répercussion de la situation actuelle sur les finances publiques, M. JOSSE évalue la totalité des dépenses budgétaires au titre des chemins de fer à la somme de 800 millions. Mais il fait observer qu'il faut ajouter à cette somme les annuités des emprunts contractés par les Compagnies soit pour les dépenses de construction de lignes incombant à l'Etat, soit pour équilibrer le fonds commun. Il faut compter également les sommes payées pour couvrir les insuffisances d'exploitation de la période 1921-1926 et qui ont été considérées comme avances, alors que leur récupération est de moins en moins possible. La comptabilité appliquée en cette circonstance ressemble en effet à celle du commerçant qui continue à porter à l'actif de son bilan des créances irrécouvrables et emprunte pour procurer à sa trésorerie l'argent qui lui manque. L'exploitation des chemins de fer, d'après M. JOSSE, a coûté en réalité à l'Etat 2 milliards cette année. Il note, en outre, que la dette obligataire des Compagnies vient d'augmenter de 9 milliards en deux ans; elle est à ce jour de 70 milliards.

En face de ces chiffres, il convient de rappeler toutefois que les Chemins de fer ont versé au budget, en 1932, 1.700 millions, montant de l'impôt sur les transports par voie ferrée.

Nous nous gardons d'attribuer en totalité à la concurrence des entreprises de transports automobiles le déficit actuel des chemins de fer. Nous n'oublions pas les 1.400.000 motocyclistes et automobilistes particuliers, les camions privés, ainsi que les avions civils. Nous tenons compte aussi de la crise économique et de l'augmentation des dépenses résultant de l'intervention onéreuse de l'Etat dans les éléments essentiels de l'exploitation. Nous incrimons même la Convention de 1921 qui, par la garantie en fait du déficit et la création du fonds commun, n'a laissé aux Compagnies qu'un intérêt insuffisant dans les résultats de leur gestion.

Il n'en résulte pas moins des faits et des chiffres que le déficit des chemins de fer s'est accru surtout depuis le développement des transports sur routes. Ceux-ci avaient beau jeu contre le chemin de fer lié par ses obligations, tenu par une tarification qui permet aux concu-

rents de lui prendre au rabais les transports surtaxés et de lui laisser les transports surbaissés.

Une loi du 8 juillet 1933, approuvant un avenant à la Convention de 1921 convenu entre le Ministre et les réseaux, a été votée dans le but de permettre à ceux-ci de soutenir plus facilement la concurrence qu'ils subissent. L'Etat est autorisé à réduire à 12 p. 100 l'impôt de 32 p. 100 sur les voyageurs et il aura dorénavant le droit de déroger par décret à certains articles des cahiers des charges et de diverses lois concernant les obligations imposées pour le nombre des trains, leur composition, l'aménagement des voitures, les formalités pour modifier la tarification, ainsi que certaines mesures de police et d'administration.

Les chemins de fer seront ainsi libérés d'un lourd impôt et ils auront la possibilité de supprimer ou réduire des services improductifs, ce qui ne peut produire que d'heureux effets.

Nous sommes moins affirmatifs en ce qui concerne les facilités de modifier les tarifications en vue de lutter contre la concurrence. Les chemins de fer ne devront user de cette arme qu'avec prudence. Leurs charges quoique allégées pèsent toujours lourdement sur le prix de leurs transports et ils sont ainsi mal placés pour entrer dans une guerre de tarifs. Ils risqueront souvent de diminuer leurs recettes sans augmenter leur trafic. Mais dans tous les cas, ils aggraveront leur déficit qui grève en fin de compte les finances publiques. Aux profits que retireraient les usagers de réductions de tarifs, correspondraient des augmentations sur leurs feuilles d'impôts.

Si la loi de juillet 1933 améliore quelque peu la situation des réseaux, elle les laisse toujours en face d'une concurrence désordonnée dont souffrent d'ailleurs ceux-là mêmes qui l'ont engagée. Elle pourra ralentir la progression du déficit, mais elle ne l'enravera pas.

Certains comptent également sur l'automobile pour rétablir l'équilibre de l'exploitation du chemin de fer. Il semble bien que les Compagnies trouveront là des économies intéressantes et une rapidité qui plaira aux voyageurs. Mais en raison de sa faible capacité, l'automobile n'a qu'un emploi limité et un rendement restreint pour un capital élevé qui doit être assez rapidement amorti. Il n'intéresse que le trafic voyageur c'est-à-dire un cinquième seulement des recettes totales des réseaux; il ne peut donc être qu'un appoint pour la solution des difficultés présentes. Sur l'ensemble de la voie ferrée, la locomotive restera prépondérante.

Nous sommes persuadés que, malgré les quelques palliatifs qui viennent d'être apportés, la situation anarchique des transports ne sera pas modifiée et nous continuerons à voir, d'un côté, quelques inconscients marcher allègrement vers la faillite, de l'autre, le chemin de fer maintenir une lutte ruineuse soldée par l'argent des contribuables. Doit-on attendre que l'épuisement amène les combattants à un accord ? L'attente peut être longue, car continuellement de nouveaux concurrents entrent dans l'arène et les années passeront ajoutant des milliards au budget.

A la suite du déficit des chemins de fer, une seconde brèche est ouverte dans nos finances. La circulation intense des automobiles et surtout des poids lourds a fortement accru les dépenses d'entretien des routes. Si l'on ajoute aux crédits budgétaires spéciaux les avances aux communes et les travaux de réfection compris dans la loi d'outillage national, on constate un total de 5 milliards pour les dépenses routières annuelles. Le coût de l'ancien réseau de routes nationales s'est accru, de 1913 à 1930, dans la proportion de 1 à 20. (Rapport Jossé.)

Les dépenses croîtront encore pendant les prochaines années, puisque l'armée des cars et camions grossit sans cesse ses effectifs et étend chaque jour le champ de ses opérations. Si les camions devenus chaque année plus lourds et plus rapides accaparent une part de plus en plus grande de la masse des marchandises confiées à la voie ferrée, nos routes ne pourront suffire à une telle circulation; nous devons les élargir, rectifier les tournants, refaire les ponts. Un nouveau réseau de routes serait même à prévoir, car sur certains points l'encombrement est déjà tel que les voitures de tourisme ne peuvent plus doubler, alors surtout que la vue est masquée par la hauteur des larges et longs véhicules formant convoi avec de non moins longues remorques. Nous ne parlons pas des risques que courent piétons et cyclistes, gens devenus négligeables sur la route.

Que deviendrait dans un prochain avenir le budget des routes ? Ce serait là calcul d'astronomes.

Les préoccupations financières qui dominent en ce moment tous les esprits nous ont conduits à étudier plus spécialement la répercussion de la concurrence du rail et de la route sur les dépenses publiques. Nous n'ignorons pas les autres côtés de la question.

Ainsi nous apprécions à sa grande valeur les services rendus par l'industrie automobile. Elle a mis à la disposition de chacun un instrument de déplacement souple et rapide qui a amélioré les conditions de la vie en les rendant plus faciles et plus agréables; elle a doté les producteurs agricoles et industriels, les commerçants, d'outils puissants, commodes et économiques; elle a enfin provoqué d'une façon générale l'amélioration et la réduction du prix des transports. Ses efforts sont d'autant plus remarquables qu'elle a pourvu ses voitures d'améliorations incessantes tout en abaissant le prix. La voiture perfectionnée moderne, compte tenu de la dévaluation de la monnaie, vaut la moitié du prix d'avant-guerre. Peu d'industries ont autant contribué à la prospérité économique du pays.

Nous préciserons d'ailleurs les progrès réalisés par l'automobile en établissant le parallèle des avantages qu'offrent à l'usager, c'est-à-dire au public, les divers systèmes de transports et spécialement le rail et la route.

En ce qui concerne les lignes d'intérêt local, nous avons vu que les départements ou les communes avaient été amenés à garantir le déficit de leurs concessionnaires. La concurrence très active de l'automobile s'est exercée facilement aux dépens de ces lignes à trafic restreint assujetties à une exploitation onéreuse. Presque tous les budgets départementaux et de nombreux budgets communaux subissent les conséquences de cette concurrence dont pâtissent en fin de compte les contribuables.

#### CHAPITRE IV.

### Parallèle des divers modes de transport.

Avant de conclure sur le rôle qui incombe à l'Etat dans la question des transports, il importe de comparer les profits et les avantages que chacun d'eux peut apporter à l'économie générale du pays.

### 1° AUTOMOBILES.

Le transport automobile, dont le champ d'exploitation est la voie publique, n'a d'autres frais d'établissement que ses voitures mêmes.

Si le prix du carburant est élevé, le poids mort par voyageur est très inférieur à celui du train de chemin de fer. Le système de locomotion permet d'autre part de réduire la capacité des cars ou des camions sans que le prix de revient par voyageur ou par tonne de marchandises soit trop influencé. Les véhicules peuvent ainsi être adaptés au trafic prévu et l'exploitation est effectuée dans les meilleures conditions économiques. Les prix de revient à pleine charge, qui ne sont frappés d'aucune autre taxe que celle applicable à toute voiture automobile, peuvent être évalués comme suit :

0,12 en moyenne pour le kilomètre voyageur;  
0,30 à 0,50 suivant les camions pour la tonne kilométrique.

Grâce à la concurrence des multiples entreprises de toute nature et de toute importance, les usagers ont bénéficié d'un abaissement général des prix de transport. Les tarifs d'autocars voyageurs varient avec l'acuité de la concurrence; les tarifs de marchandises établis sur les uniques considérations commerciales du prix de revient et des offres concomitantes atteignent à peine, pour les marchandises de valeur moyenne, les prix de la petite vitesse, avec des délais inférieurs à la grande vitesse.

A cet avantage du prix, l'automobile a joint les commodités qu'elle tient de sa nature même :

— *pour les voyageurs*, la rapidité qui répond au goût de la vitesse de plus en plus généralisé, la fréquence des départs, les facilités d'arrêt, la pénétration au centre des localités;

— *pour les commerçants, les producteurs*, le service de porte à porte avec suppression de chargements et de déchargements à la fois onéreux et dangereux pour certaines marchandises, les simplifications possibles d'emballage, de meilleures conditions de transport pour les denrées périssables ou de manutention délicate.

Les progrès réalisés par le transport automobile sont tels que le public n'accepterait jamais d'en être privé. Ce n'est que pénétrés de cette idée que nous recherchons la solution du problème qui nous est posé.

### 2° CHEMIN DE FER.

Le chemin de fer exige pour sa voie des frais de premier établissement considérables. Les réseaux disposent actuellement de 44.000 kilomètres environ de voies ferrées en partie amorties, en partie payables par annuités. Certaines de ces voies ne se construiraient pas aujourd'hui, mais elles existent et il ne s'agit plus pour nous que de savoir s'il y a intérêt à les exploiter et dans quelles conditions.

Il apparaît que la locomotive à vapeur, engin puissant brûlant un combustible bon marché, produit la force au plus bas prix. Mais elle comporte un poids mort considérable qui doit être réparti sur de nombreuses voitures pour que le prix de revient par voyageur ou par tonne ne soit pas trop élevé; elle n'est pas faite non plus pour les arrêts répétés qui diminuent à l'excès son rendement et sa vitesse moyenne. Un petit train de trois voitures et un fourgon sur une ligne secondaire doit transporter au moins 30 voyageurs pour payer seule-

ment ses frais de combustible et deux agents de conduite et d'accompagnement.

Par contre, la voie ferrée est le meilleur chemin de roulement, non seulement grâce au rail et à la continuité de marche, mais aussi grâce au tracé qui adoucit les courbes et les rampes, franchit les trop grands obstacles sur le viaduc ou sous le tunnel. Un véhicule roulant sur la route a besoin d'une force au moins double de celle qui suffit à un véhicule identique sur la voie ferrée.

Aux grandes distances coupées de très rares arrêts, la locomotive reprend tous ses avantages de force et de vitesse économique. Elle excelle à entraîner les grands convois de voyageurs aux vastes voitures douées de tout le confort que réclament ceux qui font de longs et fréquents voyages. Elle rend très bien aussi à la tête des interminables trains de marchandises qui transportent au loin des centaines de tonnes. Elle a alors l'avantage de réduire au minimum le personnel d'accompagnement. Mais les petits trains réduits des lignes secondaires, les omnibus aux fréquents arrêts ne sont plus de son ressort.

Notons enfin que le charbon brûlé par la locomotive est extrait pour la plus grande partie du sol national. Cet avantage est à retenir alors que le déficit de notre balance commerciale nous commande de réduire nos importations.

L'autorail que nous pourrons bientôt éprouver à l'usage essaiera, sur certains parcours, de suppléer à la locomotive ou de la remplacer; il profitera des avantages du rail et du moteur de l'automobile, mais il aura sur cette dernière le désavantage de rester lié à la voie ferrée. L'avenir nous dira à qui le public donnera sa préférence.

Automobile et chemin de fer se présentent ainsi devant nous comme deux modes de transport tous deux d'une incontestable utilité, mais d'aptitudes différentes. L'un ne doit pas exclure l'autre, mais il importe d'ordonner judicieusement leur emploi.

### 3° NAVIGATION INTÉRIEURE.

Depuis de longues années, la proportion entre le trafic de la navigation fluviale et celui de la voie ferrée n'a guère varié; il semble donc qu'il s'est formé une certaine stabilisation de la clientèle de la batellerie et des marchandises qu'elle transporte. Au surplus, ces marchandises n'appartiennent pas aux catégories dont le prix est le plus rémunérateur. Les griefs que les Compagnies de chemins de fer peuvent élever contre les entreprises routières seraient ici sans fondement. Nous estimons donc qu'il n'y a pas lieu de modifier le régime actuel de la batellerie.

Nous n'ignorons pas que le développement de la péniche automotrice peut modifier la situation; mais ce mode de navigation est trop récent et la navigation fluviale trop aléatoire pour que nous fassions état des craintes formulées à ce sujet.

## CHAPITRE V.

### Solutions.

Nous avons indiqué au début de cette note les trois solutions possibles d'après le rapport de M. JOSSE.

C'est d'abord *la libre concurrence* entre le chemin de fer et l'auto

mobile. La thèse de la libre concurrence génératrice de progrès, réductrice des prix, devait séduire les nombreux usagers et commerçants appelés à bénéficier des nouveaux transports sur routes et de tous leurs avantages. Elle était appuyée au surplus par l'effort soutenu d'une publicité de grande envergure.

Mais la libre concurrence ne peut exister qu'entre industries également libres. Celui qui irait à la lutte pieds et mains liés serait vite hors de cause.

Est-il possible de rendre la liberté au chemin de fer ? Une telle mesure se heurte à des obstacles d'ordre financier, économique et social.

Nous avons énuméré les charges financières qui liaient l'Etat et les Compagnies. La liberté accordée à celles-ci aurait pour corollaire logique le retrait des garanties de l'Etat et par suite la liquidation du passé, y compris la dette obligataire de 70 milliards. Aucune des deux parties ne peut envisager une pareille opération.

Une autre conséquence serait d'affranchir les Compagnies de toutes les charges et sujétions que l'Etat leur a imposées pour cause d'intérêt public. Pour permettre d'apprécier quels seraient les résultats de cette libération, nous tenons à insister ici sur deux des obligations des Compagnies.

C'est d'abord l'obligation de transporter sur présentation tout voyageur et toute marchandise. Elle impose aux Compagnies la charge de posséder sur tout le réseau des réserves de personnel et de matériel, mais il en résulte pour chacun la possibilité de pouvoir se déplacer à sa convenance suivant ses obligations professionnelles et sociales, pour les producteurs et les commerçants, la garantie de pouvoir exécuter leurs contrats et de pourvoir à la vie de leurs entreprises.

Nous avons pu constater l'an dernier même ce que représente l'obligation de transporter.

Le soir du lundi de Pentecôte, la gare de Toulon et ses quais furent envahis par une foule de 1.500 à 2.000 personnes. C'étaient les voyageurs déversés au cours des deux jours de fête par les cars de Marseille et de la région qui, devant l'affluence de la dernière heure et l'insuffisance des quelques cars de retour, s'étaient rués vers le chemin de fer. En homme habitué à de telles situations, le chef de gare mit aussitôt en œuvre tout le matériel de réserve qu'il put rassembler; il prévint que le prix des places serait perçu à l'arrivée et il réussit à évacuer tous ces voyageurs impatients de reprendre le lendemain leurs occupations. Il en coûta peut-être le prix de quelques places à la Compagnie P.-L.-M., mais elle montra par un bel exemple comment elle comprenait ses obligations.

Une seconde obligation non moins importante prescrit de soumettre les tarifs à l'homologation et de les appliquer intégralement pour tous les transports effectués dans des conditions identiques. Le commerce est particulièrement attaché à ce principe d'égalité pour les prix des transports. Il a obtenu que les chambres de commerce fussent consultées sur toutes les modifications de tarifs, sur toutes les créations de prix spéciaux, et il tient à ce que cette obligation soit maintenue. Tout privilège accordé à quelques-uns est parfois un préjudice pour d'autres. Nous en citerons un exemple.

Nous avons vu récemment les Compagnies entraînées par leur lutte contre la concurrence solliciter l'autorisation d'attribuer des ristournes s'élevant jusqu'à 50 p. 100 aux expéditeurs qui auraient atteint d'importants tonnages dans le courant d'une année pour des marchandises déterminées. Le résultat aurait été de réduire de moitié le prix des

transports pour deux ou trois maisons seules susceptibles d'expédier le tonnage fixé. C'était mettre en état grave d'infériorité l'immense majorité des petits et moyens commerçants de la même profession. L'avis des chambres de commerce n'était-il pas particulièrement utile en la circonstance ?

En outre des deux obligations mentionnées ci-dessus, le chemin de fer devenu libre ne manquerait pas de s'affranchir de toutes les charges qui lui avaient été imposées en contre-partie du monopole de fait dont il jouissait : transports pour l'Etat, exploitation de lignes improductives, tarifs réduits de marchandises, abonnements de banlieue, etc. Nous laissons à penser quel préjudice en résulterait pour l'économie nationale qui a été la cause déterminante de ces diverses exigences de l'Etat.

Certains estiment, il est vrai, que les facilités rendues possibles par la loi de juillet 1933 sont suffisantes pour assurer le redressement financier des Compagnies. Nous avons montré que ni la réduction de l'impôt sur les voyageurs, ni l'emploi de l'autorail, ni toutes les économies réalisées par les Compagnies ne suffiraient à balancer la diminution croissante des recettes et qu'une guerre de tarifs entreprise par le chemin de fer dans les conditions où il se trouve n'aboutirait qu'à aggraver son déficit d'exploitation, en fin de compte au préjudice des contribuables. Nous pouvons montrer par un fait typique où conduit en ce moment la concurrence désordonnée des entreprises de transports.

En 1932, les entreprises de transports de voyageurs entre Lyon et Saint-Etienne (60 kilomètres) étaient au nombre de quatre. Le prix de 10 francs à l'origine était successivement tombé à 8, 6 et 5 francs. Le prix de la place en chemin de fer, 3<sup>e</sup> classe est de 11 fr. 75. Les conséquences d'une exploitation à un prix inférieur de 35 p. 100 au prix de revient décidèrent trois des concurrents à fusionner et le prix fut remonté à 9 francs par les deux entreprises subsistantes qui assurent l'une 22, l'autre 48 départs quotidiens entre Lyon et Saint-Etienne. Qu'advient-il demain si un nouveau concurrent entre dans la lice ? Les transports publics qui intéressent la vie entière de la nation, qui conditionnent les prix de revient de tous les produits ne peuvent être ainsi perpétuellement soumis aux vicissitudes de la concurrence et des ententes; l'Etat a le devoir d'assurer leur régularité et leur sécurité et nous estimons que le seul moyen d'y parvenir est de *réglementer la concurrence*.

Quelques esprits influencés sans doute par des soucis d'équilibre budgétaire ont prévu la réglementation par des taxes fiscales. Cette solution qui aurait pour premier résultat la hausse des prix et par suite la suppression des transports dans les régions déshéritées serait un contresens à l'heure actuelle. Tout au plus pourrait-on en retenir l'idée d'imposer aux véhicules des taxes proportionnées à l'usure de la route qu'ils occasionnent.

Nous considérons la *soumission* des entreprises de transports publics à une *autorisation* comme la solution la plus conforme à l'intérêt public.

Elle s'impose pour des raisons d'ordre économique, parce qu'il faut que tous les particuliers et surtout tous les commerçants puissent avoir à leur disposition des transports présentant, sous une responsabilité effective, les conditions de sécurité, de régularité, et d'uniformité de tarifs qui sont indispensables; parce qu'il faut aussi que la route, voie publique, reste praticable à la circulation normale pour laquelle elle a été créée.

Elle s'impose surtout pour des raisons financières. La concurrence désordonnée des transports contribue en effet, pour une forte part, au déficit des chemins de fer qui incombe à l'Etat. Elle est non moins funeste à nombre de budgets communaux et départementaux.

Une campagne menée par quelques amis trop zélés a supposé que la réglementation était un projet concerté contre l'industrie automobile. Nous ignorons qui aurait pu avoir pareille intention. Nous croyons qu'une mesure d'ordre destinée à sauvegarder les finances publiques et à faire cesser une lutte ruineuse pour certains entrepreneurs de transports automobiles, comme pour le chemin de fer, ne peut nuire en rien à l'industrie automobile.

Une réglementation qui limitera les excès de la concurrence, qui répartira les modes de transports suivant les services et les parcours pour lesquels ils sont le plus aptes, ne peut être que favorable aux transports automobiles, qui trouveront de nouvelles causes de développement dans les garanties de sécurité et de régularité qu'ils offriront désormais.

Avec le développement incessant des relations par transports automobiles entre toutes les localités qui en sont encore dépourvues, avec l'extension des services automobiles de la poste, avec le remplacement de nombreuses lignes secondaires ou d'intérêt local par des services de cars, l'industrie automobile a toujours devant elle un bel avenir, et ce n'est pas sans quelque surprise que nous avons vu opposer à la réglementation les intérêts de ses ouvriers que personne ne songe à menacer.

Nous sommes tout aussi anxieux du sort des 450.000 personnes occupées par le chemin de fer et nous avons eu le regret de constater cette année, qu'à leur libération du service militaire, de jeunes employés ou ouvriers des Compagnies n'avaient pu être repris dans leurs places.

La plupart des pays étrangers qui nous entourent ont déjà réglementé les transports publics automobiles et nous avons trouvé, dans les diverses législations, des prescriptions intéressantes à retenir; mais aucun système ne s'est imposé à nous car, dans chaque pays, les conditions diffèrent suivant l'étendue du territoire ou suivant le régime des chemins de fer.

## CONCLUSIONS.

Notre situation financière qui s'aggrave chaque jour, les intérêts nouveaux qui sans cesse s'entremêlent et accroissent le désordre, tout nous fait un devoir d'insister auprès des Pouvoirs publics pour qu'une décision législative mette fin au plus tôt à l'anarchie des transports. Cette mesure compléterait et généraliserait les initiatives déjà prises par certaines autorités préfectorales. La loi édicterait les principes de la nouvelle organisation des transports sur routes et l'application en serait faite progressivement.

Les transports automobiles seraient répartis en plusieurs classes.

Les automobiles privées, les camions à l'usage particulier des commerçants, des industriels, des agriculteurs continueraient à circuler dans les conditions actuelles. Toutefois, les usagers de la route sont unanimes à demander que les règlements limitant les dimensions et

conditions des véhicules soient révisés. Les routes sont de plus en plus accaparées par de véritables édifices roulants qui entravent la circulation par leur hauteur, leur largeur et leur longueur souvent additionnée d'une remorque. Avec la vitesse et le poids sans cesse accrus des camions, les routes et leurs ouvrages d'art, ponts ou talus, sont rapidement démolis. Pour abaisser de quelques centimes le prix de revient de la tonne kilométrique, on accroît de nombreuses centaines de millions, chaque année, les charges des contribuables pour les dépenses routières. Nous ne parlons pas des dégâts causés aux maisons riveraines. Il serait nécessaire que, par une limitation plus stricte, plus étroite, des conditions des véhicules, le nombre de ceux qui coûtent trop aux contribuables soit diminué.

Les petites entreprises de ramassage de diverses denrées dans les localités agricoles, les transports de marchandises dans les agglomérations, les services spéciaux des hôtels et de certains établissements pour leur clientèle, les services affectés au transport du personnel d'une usine et autres similaires, les transports à volonté limités aux parcours restreints, les transports spéciaux, déménageurs ou autres, qui n'ont pas de services réguliers, resteraient en dehors de la nouvelle réglementation.

Par contre, les entreprises de transports publics de voyageurs sur tout le territoire et de marchandises en dehors des agglomérations, effectuant des services réguliers sur des parcours déterminés devraient être pourvues d'une autorisation. Celle-ci serait délivrée par les autorités du territoire sur lequel a lieu l'exploitation, Etat, département, commune, cette dernière pour les transports de voyageurs seulement.

Ces autorisations auraient pour but de coordonner l'emploi des divers modes de transport en évitant les doubles emplois et en attribuant à chacun le service pour lequel il est le plus apte. C'est ainsi qu'à la voie ferrée seraient plus spécialement réservés les transports massifs et les longs parcours, à l'automobile, le trafic à petite ou moyenne distance. Mais en fait le droit d'autorisation serait absolument libre et n'aurait d'autre limite que l'intérêt public. Un service pourrait être autorisé à doubler un service déjà existant si l'utilité en était démontrée.

L'Etat ou le Conseil général, ou le Conseil municipal, suivant le cas, donnerait l'autorisation après enquête et audition des intéressés. La préférence serait accordée en considération des conditions et des garanties offertes. L'autorisation ferait mention de la nature des voitures, des horaires et itinéraires, des tarifs et des obligations contractées. Elle pourrait comporter soit une subvention, soit, au contraire, une redevance pour usage de la route, très modérée toutefois, car l'autorisation ne doit pas servir à élever les prix. Les Conseils généraux auraient, d'autre part, sans contestation possible, toute facilité pour transformer l'exploitation des lignes de tramways ou de chemins de fer d'intérêt local au mieux des intérêts du public et des finances départementales.

Un des avantages de ce système serait de permettre à l'autorité, en autorisant un parcours rémunérateur d'en imposer un autre moins avantageux.

Pour les services temporaires organisés à l'occasion de fêtes ou d'affluences exceptionnelles, l'autorisation pourrait être accordée directement par le Préfet ou le Maire.

Ce système de l'autorisation diffère de la concession actuelle en ce qu'il évite de régler les détails et les conditions techniques de l'exploitation. Il peut être de courte durée et par sa souplesse se prête

mieux aux modifications dont l'expérience ou de nouveaux progrès peuvent montrer la nécessité.

Nous nous sommes appliqués à faire ressortir le caractère de service public des chemins de fer. En raison du monopole de fait accordé aux grands réseaux, l'Etat leur a imposé une série de charges dans l'intérêt de l'économie du pays. D'autre part, en compensation de leurs lignes rémunératrices, ils doivent exploiter des lignes déficitaires et appliquer certains tarifs onéreux; d'autre part, ils ont contracté des obligations qui sont des droits précieux pour les usagers.

L'exploitation des réseaux constitue ainsi un organisme d'ensemble constitué dans l'intérêt public et qui ne peut être dissocié par des entreprises particulières sans qu'il en résulte un préjudice pour la collectivité. Il nous paraît donc logique que la délivrance des autorisations pour les transports routiers en concurrence avec une ligne quelconque des réseaux concédés par l'Etat soit réservée à l'Etat, représenté par le Ministre des Travaux publics.

Intéressés à enlever tout motif à l'autorisation de concurrences, les Chemins de fer s'efforceront de plus en plus de répondre aux nouvelles exigences de la clientèle. Nous espérons que l'utilisation d'un nouveau matériel permettra bientôt l'accélération de la vitesse des trains de voyageurs, que la fréquence des départs pourra aussi être augmentée. Les nécessités de la vie commerciale actuelle commandent également que les délais d'expédition des marchandises en petite comme en grande vitesse soient abrégés dans une large mesure. Enfin la loi de juillet 1933 a rendu possibles de nouvelles économies dans l'exploitation des chemins de fer. Nos producteurs et nos commerçants, si limités dans leurs prix de vente, comptent qu'il en résultera, pour certaines catégories de marchandises, des prix de transports réduits, voisins de ceux pratiqués par les transporteurs routiers.

Nous avons lu l'exposé intéressant d'ailleurs de projets modifiant l'exploitation ferroviaire par la suppression des petites gares intermédiaires, par l'abandon du rail pour certaines lignes secondaires. Si ces projets sont retenus, une enquête sérieuse devra précéder leur réalisation. Aux lignes secondaires, aux petites gares, sont liés des intérêts agricoles et industriels qui ne peuvent être négligés. Nous rappelons également la nécessité de consulter les chambres de commerce sur les modifications de tarifs et sur leurs répercussions.

Nous tenons à souligner en terminant un des effets de la réglementation qui marquerait heureusement la coordination des transports. Il serait possible désormais d'établir des transports mixtes sur rail et sur route entre deux contractants tous deux indépendants et tous deux effectivement responsables. Les usagers trouveraient ainsi, dans la paix rétablie, de nouvelles facilités au mutuel profit des transporteurs.

Nous ne pensons pas qu'il y ait à légiférer pour le moment sur la navigation fluviale. Quant à l'aviation, nous ne pouvons que suivre ses progrès rapides et incessants, sans prévoir encore quand elle pourra s'affranchir des concours de l'Etat.

## OBSERVATIONS PRÉSENTÉES PAR M. GARNIER,

*Président de la Chambre de commerce de Paris.*

---

Après lecture des vœux de l'assemblée des présidents des chambres de commerce du 9 novembre 1932 et des vœux de la Chambre de commerce de Paris des 1<sup>er</sup> février et 6 décembre 1933, M. GARNIER a exposé ce qui suit :

Par ses vœux nous restons fidèles à la doctrine libérale.

— Parce que c'est elle qui a permis la grande évolution matérielle et scientifique des cent dernières années.

— Parce que l'on ne peut pas arrêter la marche du développement des sciences et ses conséquences.

— Parce que, grâce à la liberté du commerce et au jeu corrélatif de la concurrence, cette doctrine seule permet l'abaissement des prix; or, à l'heure actuelle, en France, en particulier, une des plus grosses questions est *l'abaissement des prix de revient* pour arriver à l'abaissement du prix de la vie et pour permettre à notre pays de soutenir la lutte économique mondiale.

Nous comprenons toutefois qu'à certains moments cette doctrine libérale doit s'adapter aux circonstances, et nous comprenons aussi qu'il soit dans le rôle de l'Etat d'en corriger les excès possibles par une intervention qui doit être réduite au minimum, car elle est délicate et risque trop souvent d'enlever au système libéral sa souplesse et son efficacité.

Cette doctrine libérale a une grande importance vis-à-vis du *problème des transports qui conditionne pour une très grande part les prix de revient*, par suite, le prix de la vie.

Il est, pour cela, indispensable de donner aux usagers la plus large faculté d'employer le mode de transport qui, toutes choses envisagées, leur assure le meilleur prix et les meilleures conditions.

Mais, pour cela, il est indispensable de *mettre tous les moyens de transports sur le pied d'égalité*.

•  
•

Je dis tous les moyens de transports : car, il n'y a pas duel entre le chemin de fer et l'automobile, et la question est à envisager comme un problème d'ensemble au regard de tous les moyens de transports :

— Chemins de fer;

— Automobiles;

— Canaux, dont l'usage va être transformé par l'emploi de plus

en plus étendu des bateaux automoteurs ou à traction électrique ou mécanique.

— Dès aujourd'hui, et encore plus demain, l'aviation.

C'est donc bien cet ensemble qu'il faut voir dans ce problème complexe.



*Mais, pour mettre tous ces moyens de transports sur un pied d'égalité, que peut-on faire ?*

— Ou bien imposer à tous une réglementation étroite, comme les chemins de fer ont fini par en subir une du fait de nombreuses circonstances que je ne veux pas développer, et dont la principale est le monopole de fait qu'il constituait jusqu'à ces dernières années; c'est alors la réglementation aussi bien des transports sur route que des transports par eau ou par air; et, en dehors de l'impossibilité quasi-matérielle d'y arriver, c'est fatalement l'accroissement des prix de transports, la réduction, sinon la suppression de la concurrence et, comme conséquence générale, la hausse des prix de revient, alors qu'il faut, au contraire, arriver à leur abaissement.

— Ou bien, et c'est notre doctrine, la liberté pour tous les transports, liberté sagement contrôlée pour éviter les abus préjudiciables à l'intérêt commun, et pour éviter la prédominance de certains intérêts particuliers au détriment de l'intérêt général.

Et alors ce sera l'émulation pour mieux satisfaire le client et on doit arriver, par là même, à la diminution des prix des transports.

C'est pourquoi nous demandons que la plus grande liberté possible soit accordée aux réseaux, dans tous les domaines : administratif, technique, commercial, afin de leur permettre, dans tous ces domaines, une gestion véritablement industrielle ou commerciale, suivant le cas, et pour qu'ils soient dégagés de l'emprise étatique qui les a, en grande partie, transformés en gestion fonctionnarisée.

Grâce à cette liberté contrôlée, les chemins de fer doivent pouvoir améliorer considérablement leurs moyens d'action au point de vue technique comme au point de vue commercial, en transformant leur exploitation, par les moyens nouveaux que peuvent leur procurer des engins nouveaux (automotrices, appareils de manutention encore beaucoup trop peu employés, châssis spéciaux pour chargement de cadres et aussi d'automobiles, comme on chargeait autrefois les voitures de déménagement, etc.). Avec l'avantage que leur donne déjà leur situation de fait, en particulier, l'existence de la plate-forme presque idéale des voies, les chemins de fer doivent être à même de soutenir heureusement la concurrence de la route, comme nous le désirons, car nous considérons les chemins de fer comme un élément de la fortune nationale qu'il importe au plus haut point de sauvegarder.



En ce qui concerne les transports automobiles sur routes, nous distinguons tout d'abord les transports particuliers (personnes et marchandises) ainsi que les transports publics occasionnels, auxquels nous estimons que l'on doit laisser toute liberté, sous la simple observation des règlements de sécurité et de police et dans ces règlements,

nous admettons notamment la réduction de l'encombrement des véhicules, l'interdiction de remorques, la limitation des poids et des vitesses.

Pour ce qui est des transports routiers publics, nous souhaitons une réglementation très stricte au point de vue sécurité et police, mais très large au point de vue de ses libres possibilités.

Aux trois solutions que l'on peut envisager :

- Déclaration pure et simple;
- Autorisation administrative;
- Concession par l'autorité publique,

nous donnons nos préférences à un régime d'autorisation très libéral vis-à-vis de tous ceux qui présenteront les garanties de moralité et de solvabilité nécessaires et qui s'engageront, en dehors des règles de sécurité et de police générale, à se conformer à un cahier des charges type plus spécialement strict sur des points précis pour les transports routiers publics, tels que : régularité des horaires, publicité et stabilité des tarifs, réglementation du travail, contrôle périodique du personnel et du matériel, etc.

Ce régime de larges autorisations devrait être accordé par des commissions techniques où nous voudrions voir figurer, à côté de quelques représentants des Pouvoirs publics, surtout des représentants des usagers et de l'intérêt général, dans le cadre des régions économiques.

### Séance du 8 novembre 1932.

L'assemblée des présidents des chambres de commerce : .....

**EMET LE VŒU :**

Qu'il soit remédié, dans le plus bref délai possible, à la situation actuelle des transports, préjudiciable à l'économie du pays;

Que les Pouvoirs publics se préoccupent d'assurer l'équilibre entre tous les modes de transport;

Qu'à cet effet, le régime des chemins de fer soit modifié et que les Compagnies soient libérées de règlements et servitudes qui ne se justifient plus aujourd'hui;

Que les services publics automobiles, voyageurs et marchandises, soient soumis à un régime comportant une autorisation préalable de l'Administration, avec un cahier des charges précisant leurs obligations, notamment au point de vue de la sécurité, de la régularité, de la publicité des tarifs et des garanties diverses.

### Séance du 1<sup>er</sup> février 1933.

La Chambre de commerce de Paris : .....

**EMET LE VŒU :**

Que les chemins de fer soient libérés des obligations, aujourd'hui inutiles, qui les paralysent; qu'ils puissent jouir d'une plus grande

liberté tarifaire; qu'ils soient autorisés à exploiter directement, ou par l'intermédiaire d'un correspondant dont ils répondront, des services automobiles sur route et qu'ils modernisent leur exploitation, de façon à donner aux usagers les mêmes avantages que les services automobiles, notamment au point de vue de la rapidité de la livraison et de la desserte à domicile;

Que la mise en service et la circulation des véhicules automobiles soient réglementées et surveillées de façon à assurer la sécurité des voyageurs et des tiers et l'utilisation normale de la route par l'ensemble des usagers;

Que les services publics de transports automobiles soient soumis à un régime très libéral de licence, mais avec obligation de régularité d'exploitation et de publicité des tarifs et des horaires;

Que des ententes volontaires soient conclues entre les réseaux et les transporteurs par eau, par route ou par air;

Que la coordination, facilitée par les modifications ci-dessus, soit complétée par l'établissement de contrats uniques pour les voyageurs ou marchandises empruntant successivement deux ou plusieurs moyens de transport, et non par la création d'un énorme organisme, dit Société nationale, qui deviendrait rapidement un danger public dans son acheminement forcé vers la centralisation administrative et vers l'étatisme.

### Séance du 6 décembre 1933.

La Chambre de Commerce de Paris,

.....

Confirmant son vœu du 1<sup>er</sup> février 1933,

#### EMET LE VŒU :

Que la coordination des divers moyens de transport entre enfin dans sa phase de réalisation;

Que le chemin de fer, libéré d'un régime périmé, puisse s'adapter aux nécessités actuelles et cesse d'être une administration pour devenir une entreprise fonctionnant suivant de saines méthodes commerciales;

Que les services publics routiers ayant un caractère de permanence, fassent l'objet d'autorisations accordées de droit sur avis conforme de Commissions techniques;

Que les règlements actuels de la route soient appliqués et complétés dans le sens de sécurité, surtout en ce qui concerne l'aptitude des conducteurs, leurs heures de service, l'encombrement et la vitesse des véhicules;

Que les services des ponts et chaussées étudient d'accord avec les régions économiques, l'Automobile-Club de France et les Automobile-Clubs régionaux collaborant à la police de la route, les possibilités de spécialisation des routes et d'évitement des agglomérations, au moins pour les services de marchandises;

Que la collaboration des divers modes de transport soit réelle et effective;

Et que, suivant la formule du rapporteur au Conseil national économique, l'intervention de la puissance publique soit réduite au strict minimum nécessaire pour réaliser ces fins.

## B. — LES ASSOCIATIONS DE TOURISME,

### OBSERVATIONS PRÉSENTÉES PAR M. CHAIX,

*Président du Touring-Club de France.*

MESSIEURS,

Je voudrais évoquer devant vous un élément du problème si intéressant dont nous recherchons la solution et dont il n'a pas été souvent question jusqu'à ce jour.

Si j'ai entendu discuter et défendre les intérêts de la voie ferrée et ceux de la route, je n'ai entendu parler qu'à titre tout à fait accessoire et secondaire de l'usager, de celui qui est appelé à apporter dans l'avenir la décision finale, de celui qui tranchera le différend, en un mot du client qui adoptera ou abandonnera dans les différentes circonstances le moyen de transport qui obtiendra ou n'obtiendra pas sa préférence. C'est, en effet, un point de vue primordial très grave que celui de l'usager, et nous devons le considérer à différents points de vue.

Prenons d'abord le point de vue le plus général, celui qui importe à la vie de la nation. Il faut bien reconnaître qu'à l'heure actuelle des besoins nouveaux se sont créés, besoins impérieux qui apportent dans la vie du peuple de considérables changements. Si nous envisageons d'abord la vie de l'agriculteur, de celui qui forme la base de la nation, la partie importante de sa masse, qui constitue également cette partie stable de la population attachée à la terre, qui donne la solidité au pays tant au point de vue économique qu'au point de vue financier, par les vertus de labeur, de bon sens et d'épargne qui lui sont propres, il faut bien nous dire que nous devons tout faire pour arrêter le mouvement qui détache de la terre notre jeunesse paysanne et l'entraîne vers la ville. A l'heure actuelle, notre population agricole est fortement touchée par les besoins nouveaux de mouvement et n'envisage plus la vie comme il y a vingt années où la plupart de nos paysans sortaient peu de leur ferme. Il faut penser, d'autre part, que dans nos grandes agglomérations ouvrières où le travail de l'usine absorbe d'une manière si intense l'effort de l'ouvrier, nous constatons le désir de plus en plus grand, la volonté même, de conditions de vie sensiblement améliorées, et c'est vers l'habitation aux environs des villes que l'ouvrier dirige ses désirs; il ne veut plus de taudis urbain. Il ambitionne, il réalise d'ailleurs en partie la situation du petit propriétaire ayant à lui sa maison, son jardin, dans lesquels sa famille peut s'ac-

croître et vivre dans des conditions d'hygiène qui lui permettent une existence plus facile et plus satisfaisante. Il ne faut pas oublier non plus les nécessités qui sont imposées en France pour la fréquentation de l'école. A la campagne, les distances à parcourir sont quelquefois considérables pour les jeunes enfants, et l'on cherche à réduire pour eux la fatigue de ces longues allées et venues, souvent si dures pendant la saison d'hiver. Tout cela crée de nouveaux besoins auxquels il faut répondre puisque c'est de la satisfaction de ces besoins que nous obtiendrons le maintien à la terre de notre population paysanne en lui permettant de faciles allées et venues entre la ferme et la ville lorsqu'elle le désire, et que nous donnerons à nos ouvriers les conditions de vie meilleures qui leur permettront d'assumer la tâche d'un labeur quelquefois très lourd. Il ne faut donc pas négliger ces données très importantes qui doivent inspirer toutes nos discussions et toutes nos décisions. Il faut les envisager dans leur réalité et dans les modalités de leur réalisation pratique.

Ce point de vue du service des intérêts de la nation n'est pas le seul auquel j'ai à faire allusion.

Il en est un autre considérable dans ses répercussions sociales et économiques qui est celui d'offrir à côté des nécessités journalières de la vie la satisfaction des voyages à notre population, voyages populaires exécutés par le mode populaire des services réguliers de transport en commun. N'oublions pas non plus l'apport de l'argent étranger dans notre pays par le développement du tourisme sous toutes ses formes.

Vous voudrez bien admettre que l'opinion que j'ai à exposer devant vous est conçue et exprimée dans la plus entière indépendance car j'estime que le rail aussi bien que la route doivent servir ces intérêts. Je crois n'avoir à m'attacher qu'à l'extension, à l'amélioration, à l'assouplissement de tous les moyens qui, soit individuellement, soit collectivement, soit en coordination, peuvent réaliser le programme si important de la circulation intense exigée à notre époque pour la vie d'un pays. Nous passons, à l'heure actuelle, par une crise très comparable, quoique infiniment plus violente, à celle de la période où la voie ferrée a remplacé la route. Mais je dois dire que les motifs de cette crise m'apparaissent absolument identiques. Si les usagers ont, vers 1840, abandonné la route et la diligence pour utiliser la voie ferrée et le train c'est uniquement parce qu'ils y ont trouvé leurs avantages : plus de rapidité, plus de commodité, plus de confort. Dans l'âge nouveau que nous vivons, en présence de cette autre conception de la vie, que je vous signalais plus haut, il nous faut adapter judicieusement l'équipement du pays, mais nous pouvons être certains qu'un point de vue dominera toujours l'esprit de la clientèle et déterminera son choix : c'est celui de son intérêt personnel qui reste constitué comme autrefois par sa commodité, par la rapidité, par le confort et par les prix qui lui sont offerts. Il faut donc chercher par quels moyens cette adaptation des procédés de transport peut être établie pour répondre au désir du public.

La situation en présence de laquelle nous nous trouvons fait apparaître la nécessité de lier dans leur action deux moyens dont l'un a déjà cent ans d'existence et reste soumis à des obligations légales absolument inadéquates à l'esprit de notre époque, moyen lourdement chargé de méthodes d'exploitations qui ne peuvent plus convenir aux désirs actuels de ses clients; l'autre, entièrement moderne, bénéficiant des dernières inventions de la science, rapide, souple, pouvant pénétrer dans les régions les plus reculées du territoire et y apporter une

vié et des satisfactions que la population accueille avec enthousiasme. Supprimer la concurrence entre ces deux éléments serait la négation de tout progrès et desservir les intérêts du public, mais il convient de prescrire et de mettre en vigueur les moyens qui permettront à l'organe le plus ancien, soit de soutenir cette concurrence, soit d'établir entre les deux modes de transport rivaux des communications et une coordination qui seront profitables tout aussi bien à leurs intérêts qu'à ceux du public. Il doit rester bien entendu que cet assouplissement devra comporter pour le rail comme pour la route certaines obligations d'exploitation de services qui ne seront pas toujours d'un rendement commercial utile, services nécessaires à la vie de la nation, et dont l'établissement devra être adapté aux besoins nouveaux.

C'est donc vers une modernisation de certaines méthodes d'exploitation des chemins de fer, modernisation qui entraînera une réduction sensible des charges d'exploitation, que nous devons concevoir le progrès, et d'ailleurs l'expérience récente d'une transformation profonde de certaines conditions d'exploitation des réseaux est là pour nous montrer que cette conception peut être extrêmement fructueuse.

C'est la concurrence qui a permis aux réseaux de chemins de fer d'obtenir des pouvoirs publics des modifications très intéressantes. C'est encore la concurrence qui leur a fait réaliser des transformations profondes et salutaires qui ne sont d'ailleurs que le début d'une évolution qui se développera rapidement et dont il faut leur rendre hommage.

La vogue du transport routier automobile est d'ailleurs en partie faite de l'obligation où se trouvent encore les réseaux ferrés d'appliquer sur nombre de lignes secondaires des méthodes d'exploitation unanimement reconnues comme surannées.

La concurrence est donc, là comme partout, élément d'excitation et de progrès, et c'est pour cela qu'il ne faut pas l'abandonner.

La solution du problème est aussi en grande partie dans les ententes à établir entre les transporteurs ferroviaires et routiers pour intercommunication de leurs services. C'est par cette méthode que l'on servira fermement les besoins de la nation. Il est indiscutable que le mouvement ira vers le moyen de transport qui offrira les plus grands avantages au meilleur prix, et il ne fait pas de doute, à mon avis, que la voie ferrée ne puisse exploiter à des conditions meilleures que les transports routiers. Des exemples frappants nous sont offerts sur bien des points du territoire français où cette coordination permet l'accès de la voie ferrée à des populations qui n'y seraient jamais venues sans cela et où d'autre part nous avons vu le trafic voyageurs revenir à la voie ferrée par l'application de mesures habiles et attrayantes.

Mais cette modernisation des transports par voie ferrée doit être poussée à son complet développement si l'on veut qu'elle ait toute sa portée à l'égard du public. Je prends comme exemple les voies ferrées d'intérêt local dont un grand nombre sont établies sur l'assiette même de la route au voisinage immédiat de l'autocar. Si le voyageur ne peut être transporté dans du matériel complètement modernisé, avec des départs plus nombreux et une rapidité considérablement accrue, le public n'hésitera pas à utiliser la route, et ce serait bien mal le servir et soulever ses énergiques protestations que de ne pas mettre à sa disposition ou que d'interdire l'exploitation de transports plus modernes pour permettre à un moyen de locomotion trop peu confortable ou trop lent de continuer une exploitation qui ne répond plus aux exigences nouvelles du public. Il faut bien en effet se persuader qu'à notre époque la vitesse est un élément primordial de la vie sociale,

et quand je prononce ce mot « vitesse », je ne pense pas à ces véhicules qui parcourent les routes à 100 ou 120 à l'heure; je parle de la vitesse « temps », c'est-à-dire de la réduction, dans une proportion très sensible, de la durée des trajets. C'est là une des conditions nécessaires à notre vie; aussi bien entre la ferme et le marché le paysan veut pouvoir aller et venir promptement pour gagner une demi-journée de travail; entre l'atelier et son domicile l'ouvrier veut aussi bien gagner du temps pour avoir un peu plus de vie chez lui. A ces besoins il faut absolument répondre.

Quels moyens employer pour établir à la fois les éléments d'activité et trouver les méthodes de réorganisation ? Je crois que certains grands principes peuvent être établis. M. JOSSE, dans son rapport, a parfaitement raison quand il marque une différence entre le trafic à grande distance réservé aux chemins de fer et le trafic à courte distance réservé à l'automobile. Il est anormal, en effet, que le véhicule automobile soit appliqué à des transports qui ne sont pas essentiellement de son fait.

Quant à une réglementation restrictive de l'utilisation de la circulation routière pour éviter une concurrence à la voie ferrée. J'en suis nettement adversaire; mais j'ajoute que si une réglementation devait s'appliquer aux conditions d'exploitation du véhicule automobile, j'en suis nettement partisan. Tout ce qui touche à la sécurité des voyageurs et du personnel d'exploitation, à la sécurité des autres voyageurs de la route, au nombre, à l'importance et à la régularité des services, à la protection des services réguliers contre l'invasion des exploitants marrons qui, à certains jours et dans certaines circonstances, viennent leur enlever leur clientèle, je n'y vois que des avantages. J'ajoute également que des conditions devront être imposées à la circulation de certains véhicules de grand gabarit sur des routes étroites. Je connais de très grands camions, ramasseurs de produits agricoles, qui circulent journellement sur d'étroites routes de campagne et dont la rencontre rend impossible tout croisement. Qu'on impose un sens unique pour la circulation sur ces routes, et l'inconvénient sera considérablement amoindri. Mais de là à imposer des obligations d'autorisation pour supprimer une concurrence, je ne saurais l'admettre. D'ailleurs, en agissant ainsi, nous desservirions les intérêts du public, qui sont ceux que j'ai à défendre, nous irions à l'encontre du progrès et nous verrions bientôt appliquer à l'automobile ces méthodes qui, depuis des années, ont tellement entravé l'exploitation de la voie ferrée.

Je conclus en appelant votre attention sur les répercussions profondes que les décisions à intervenir auront dans la vie nationale.

Dans cette période où la vie agricole est si menacée et où tout doit être fait pour maintenir son statut, où la vie ouvrière a si grand besoin d'améliorations d'hygiène et de confort, nous devons voir se multiplier les moyens de servir ces grands intérêts et celui des transports compte parmi les plus essentiels.

Laissons donc libre jeu à l'émulation, à la concurrence, à la coordination, c'est certainement par elles que s'établiront l'équilibre des exploitations et la satisfaction des besoins des usagers.

**OBSERVATIONS**  
**PRÉSENTÉES PAR M. LE DOCTEUR BEHAGUE,**  
*Secrétaire Général de l'Union Nationale des Associations*  
*de Tourisme.*

---

I

Avant d'aborder la discussion du rapport préliminaire de M. JOSSE, je dois remercier la Commission permanente du Conseil national économique d'avoir bien voulu solliciter l'avis des groupements de tourisme qui, représentant plus de 800.000 usagers de la route, sont particulièrement qualifiés pour apprécier les différents intérêts mis en cause.

Nous estimons d'autant plus cette marque de confiance que ce dernier point de vue, pourtant prépondérant, n'a pas été pris suffisamment en considération dans la mesure qu'il mérite, tout en faisant remarquer dès le début de notre exposé que nous ne nous occuperons dans celui-ci que d'une partie de ces intérêts : ceux des usagers de la route à l'exclusion des utilisateurs des canaux ou des voies aériennes qui de leur côté peuvent avoir aussi des critiques à présenter et ceux d'organismes intéressés commercialement parlant auxquels nous sommes complètement étrangers.

Tout le rapport de M. JOSSE repose sur la prétendue nécessité de « coordonner » les différents moyens de transport.

Rien pour nous n'est moins certain que l'utilité de cette coordination, d'autant qu'elle aboutirait à une réglementation des transports routiers qui, en fait, croyons-nous, donnerait à la route l'entrave des chemins de fer et entraînerait une paralysie quasi générale de la circulation sans que la situation actuelle des réseaux ferrés subisse forcément la moindre amélioration.

Quoiqu'il en soit, nous n'avons pas l'occasion, aujourd'hui, d'aborder le problème exclusivement sous cet angle. Les observations que je suis chargé de vous présenter porteront sur la propre argumentation du rapport, considérée dans le sens le plus objectif et avec un égal souci des intérêts divers mêlés à la « Politique des transports ».

*Nous ne sommes donc d'accord ni sur le but, ni sur les moyens.*

\*  
\* \*

A notre sens, toute politique des transports doit être déterminée *non par rapport aux aptitudes de tel ou tel mode de transport, comme le croyait M. JOSSE, mais par rapport aux besoins réels du pays.*

Le but à atteindre n'est pas que tous les moyens de transport servent, les uns ici, les autres là, mais de donner aux habitants d'une région des possibilités de déplacements commodes, rapides, bon marché, s'adaptant facilement aux besoins du public, lesquels sont des

plus variables dans le temps et dans l'espace, le tout sans frais pour les collectivités publiques, ce que je n'aurais garde d'oublier.

Toute étude des transports doit, par conséquent, être basée d'abord et avant tout, pour chaque moyen étudié, sur les *services qu'il peut rendre aux populations en égard de leurs besoins*.

Puis, les *besoins* des populations variant, quel moyen de transport peut avoir la souplesse nécessaire à l'adaptation rapide aux variations d'intensité et aux changements de direction sans cesse réclamés.

Enfin, étudier le coût aux collectivités en tendant vers le O, c'est-à-dire, l'idéal.

N'est-il pas à remarquer que, dans son étude, M. JOSSE ne tient compte que des besoins des populations pour soutenir son argumentation, et de la mesure dans laquelle chacun des moyens de transport actuels n'y satisfait pas.

On peut dire ainsi qu'il s'agit d'une étude *purement théorique*, qui néglige la situation réelle, *pratique* d'après les services rendus, de chaque mode examiné.

C'est ainsi qu'il définit le *chemin de fer* : « Le moyen de transport puissant, *rapide*... », mais la rapidité n'est pas démontré ! Elle est toute relative puisque, en 1933, l'allure légale de la P. V. est de 125 kilomètres par jour, soit 5 km. 200 à l'heure; il est vrai de dire que cette vitesse est fixée par un cahier des charges datant de 1857 !

En grande vitesse, il résulte des délais légaux (dont les compagnies ne manquent pas de se prévaloir en cas de différend avec l'expéditeur), qu'un colis expédié de Paris à Strasbourg, par exemple à 17 h. 30, peut n'être distribué à son destinataire que le quatrième jour, à 7 h. 44, soit 62 heures 14 minutes pour parcourir 503 kilomètres, vitesse pratique : 8 kilomètres à l'heure.

S'agit-il d'un voyageur ? Ce qui l'intéresse est la rapidité du déplacement de son domicile au point où il va travailler, peu de personnes ayant le loisir de perdre du temps, sauf celles dont il est uniformément payé. Or, la vitesse d'un rapide est grande, mais de gare à gare !

Doit-on ajouter l'ennui des horaires et leur rigidité pour dire avec M. DAUTRY que ce qui tue le chemin de fer c'est l'Indicateur ! sans parler de la courtoisie et de l'affabilité bien incertaines d'employés inamovibles !

D'autre part, n'est-ce point une erreur capitale d'opposer le chemin de fer à « l'automobile », quand on sait que cette désignation s'applique à des formes multiples de transport, extrêmement diverses, qu'il n'y a absolument aucune raison de rapprocher du chemin de fer, encore moins de lui comparer.

Si le camionnage automobile à grande distance, les transports internationaux, les grands voyages en autocars, sont comparables à l'action des chemins de fer, il est bien certain que l'automobile du médecin, du paysan, du fermier remplace cheval ou bicyclette et non le chemin de fer.

Il en est de même pour les camionnages et livraisons à l'intérieur des villes, les transports entre localités non reliées par chemin de fer — du lieu de production à l'usine, les marchands ambulants et les livreurs, les autobus postaux, urbains et ruraux; les autocars d'excursions, taxis ! que sais-je !

En fait, 90 p. 100 de la circulation automobile satisfait des besoins que le chemin de fer n'est pas en mesure d'assurer. En voici la preuve :

Il y avait, au 31 décembre 1932, 1.731.000 véhicules automobiles en

circulation. Au maximum, 100.000 appartenaient à des transporteurs « professionnels ».

Compte tenu des kilométrages moyens annuels dans chaque catégorie, de 30.000 pour les professionnels et de 10.000 pour les particuliers, le kilométrage total annuel des transports professionnels est au maximum de l'ordre de 3 milliards de kilomètres.

Contre, pour les transports privés : 16 milliards de kilomètres.

Encore y a-t-il lieu de tenir compte que, dans les trois milliards de kilomètres véhicules ci-dessus sont compris tous les transports que les chemins de fer sont incapables à assurer !

•  
•

Dans le même ordre d'idées, pourquoi comparer les charges que les chemins de fer imposent aux collectivités publiques, avec les dépenses faites pour les routes ?

L'estimation à 5 milliards des dépenses est exacte, mais elle comprend *toutes les dépenses*, et en particulier celles de la voirie urbaine, de toutes les villes et villages ainsi que celles de chemins ruraux exclusivement employés par l'agriculture.

Au surplus, il convient de remarquer qu'une certaine proportion de ces dépenses a été entreprise pour soulager le chômage. Et puis les routes et les rues, ne sont-elles pas un élément essentiel de notre vie civilisée ? *Ils constituent, croyons-nous, une charge publique inéluctable*; tandis que l'on peut parfaitement concevoir un pays où les chemins de fer ne demanderont aucune contribution à la puissance publique : c'est précisément ce but qu'il faut atteindre.

•  
•

En abordant la question du point de vue pratique des besoins des populations, nous constatons qu'en réalité, *il n'y a pas de problème des transports*, mais seulement celui du « déficit des chemins de fer ».

Nous estimons que sa cause profonde, c'est le régime de liberté contrôlée auquel les chemins de fer continuent à être astreints et qui n'avait de valeur qu'autant que les compagnies possédaient un véritable monopole du transport.

Mais, *avec le développement de l'automobile, il ne peut plus être question de monopole.*

A notre sens, le public a maintenant, grâce à l'automobile, une garantie bien plus efficace que le contrôle administratif : c'est la *concurrence*, facteur essentiel du progrès en matière économique. La concurrence a d'ailleurs produit ses effets :

Pour ne citer qu'un exemple, le réseau du Nord a dû réorganiser ses lignes secondaires : 265 correspondances nouvelles ont été créées, des gains de temps de 25 à 45 p. 100 sur les parcours ont été réalisés, simplement par une adaptation intelligente des règlements aux circonstances et sans dépenses nouvelles. Bornons-nous à constater que spontanément cette adaptation aurait pu et dû être faite il y a dix ans !

D'ailleurs cette concurrence, comme le fait ressortir M. Jossz, cesserait de s'exercer aux dépens de l'Etat, pour tant est que celui-ci se

décidât à prescrire les mesures nécessaires pour libérer les chemins de fer du régime actuel, et à ne plus les couvrir en échange de son égide financière !

*Le succès des transports automobiles tient à trois causes essentielles : régime de liberté, libre concurrence, souplesse; l'auto va partout, elle s'adapte instantanément aux besoins du client; le client a affaire à un commerçant et non à un fonctionnaire.*

Or, l'assujettissement des transports routiers à un contrôle administratif empêchera précisément ces causes de jouer, et très rapidement les automobiles cesseront de rendre les services qu'ils rendent aujourd'hui; leur exploitation deviendra vite déficitaire, pour venir finalement grever les budgets publics.

L'exemple des filiales automobilées des chemins de fer soumises au contrôle de l'Administration, est tout à fait révélateur : elles sont constamment déficitaires.

D'autre part, la réglementation à laquelle elles sont astreintes les empêche de rendre au public les mêmes services que les entreprises libres.

C'est ainsi que *la Dépêche de Rouen* du 6 octobre 1933 annonce la cessation d'un service de la Compagnie S.A.T.O.S. — filiale des Chemins de fer de l'Etat — entre Motteville et Ouville, à partir du 16 août dernier :

« Les voitures de la S.A.T.O.S. étaient mauvaises, son service était défectueux, sa cessation fut bien accueillie ! »

\*  
\* \*

D'autre part, l'expérience de nombreux départements montre que progressivement le développement des transports automobiles libres permettra la disparition complète des subventions ou indemnités de déficit aux transports en commun, qui grèvent si lourdement les budgets locaux.

Des départements comme la Vienne et le Pas-de-Calais ont pu déjà supprimer toutes les subventions aux voies ferrées et aux services automobiles.

L'Etat, en ce qui concerne les transports automobiles, s'oriente dans la même voie.

Le maintien du régime actuel de liberté des transports donne donc la possibilité de *servir les populations suivant leurs besoins* tout en respectant les intérêts directs des contribuables pour le plus grand bien de la nation entière.

## II

Outre ces considérations d'ensemble, il nous paraît nécessaire de formuler quelques observations relatives à certains faits exposés dans le rapport ou à leur interprétation très souvent discutable.

Au chapitre I<sup>er</sup> de la 2<sup>e</sup> partie (p. 11), M. Jossx justifie la nécessité de la coordination par « l'anarchie » qui, selon lui, existe actuellement dans les transports.

En ce qui concerne les transports automobiles, cette anarchie se

manifeste, dit-il, « par le fait que des trains circulent à vide ou presque sur des voies ferrées pendant que des autobus et des camions transportent sur les mêmes parcours des voyageurs et des marchandises ».

Il n'y a là pour nous rien d'anarchique. Si les services automobiles fonctionnent avec succès, c'est parce qu'ils assurent au public des avantages que celui-ci ne trouve pas au chemin de fer. Ceux-ci sont pleins et celui-là vide !

Prenons deux exemples, ceux, du reste, cités par M. JOSSE :

*Il existe, dit-il, 164 départs automobiles par jour entre Marseille et Aix :*

Mais il oublie de dire que, par le train, il n'y en a actuellement que neuf dans chaque sens et qu'après 18 h. 52, il n'y a plus de train de Marseille pour Aix !

Le service d'autobus a fait de Marseille et d'Aix une seule ville; transformation qui est à l'avantage des deux communes dont elle facilite singulièrement l'activité commerciale et particulière.

Ces commodités d'un service d'autobus extrêmement fréquent sont pour les populations un sérieux progrès; — elles n'en admettraient du reste pas la suppression !

Plus loin, M. JOSSE dit encore : *1/5 du transport des bestiaux est assuré par la route.*

Se demande-t-il pourquoi ? Non ! c'est cependant parce que le transport par camions est un progrès sur le chemin de fer aux dires mêmes de ses clients. Voici une opinion caractéristique citée par le journal « le Rail » du 14 mai 1933. M. BENON, président de la Chambre syndicale des commissionnaires et négociants en bestiaux de la ville de Lyon, dit que le succès de la route sur le rail pour les transports de bestiaux est dû à deux causes principales :

1° La voie ferrée est trop chère.

Un exemple : avant la guerre, le transport en G. V. de 12 vaches de la Clayette-Baudemont à Lyon-Vaise coûtait 36 fr. 45; il coûte aujourd'hui 623 fr. 30, soit 17 fois plus intrinsèquement et plus de 4 fois plus si l'on admet la péréquation or. Cependant, les expéditions de bestiaux ne payent pas d'impôt sur les transports.

2° Le camion automobile sert mieux le client.

Bien que des améliorations aient été apportées par le P.-L.-M., le camion reste imbattable pour la rapidité et surtout pour la régularité, sans compter les possibilités de ravitaillement facile et de surveillance commode qui diminuent la mortalité et partant le prix de revient. Etudie-t-on les services automobiles rapides Paris-Marseille ? Ils ont eu le même succès. Pourquoi ? C'est que le train, à cause des délais, des formalités, en un mot à cause de son règlement, est plus lent malgré sa grande vitesse que le camion.

*Il n'y a donc pas lieu de parler d'anarchie; mais bien plutôt de dire que : C'est du côté où le chemin de fer a été déficient que l'effort de l'automobile s'est porté et a réussi !*

\*  
\*  
\*

On ne peut dire, sans grosse exagération, que les transports automobiles « endommagent gravement les routes et les rendent quasi inaccessibles aux usagers normaux » (2<sup>e</sup> partie, chap. 1<sup>er</sup> du rapport de M. JOSSE).

D'une part, les camions anciens munis de bandages rigides ont presque totalement disparu et les automobiles modernes sur pneumatiques endommagent certainement moins les routes que maints véhicules hippomobiles, surtout certains d'entre eux destinés aux usages agricoles.

D'autre part, il est de fait, pour qui a parcouru les routes de France, que l'encombrement n'y existe qu'au voisinage des très grandes agglomérations, — et encore certains jours et à certaines heures. L'encombrement est inconnu en campagne.

Il ne nous paraît pas justifié de dire que « le chemin de fer rend inutiles les voies navigables » (2<sup>e</sup> partie, chap. I<sup>er</sup>, p. 11), grâce à des prix « fermes », exceptionnellement réduits, puisque ces prix « fermes » sont *anormaux*, c'est-à-dire très au-dessous des prix de revient et que les contribuables en font les frais. Ils n'ont été précisément institués qu'en vue d'annihiler la concurrence des voies navigables, dont le prix de revient *normal* est plus bas que celui du chemin de fer. C'est prendre l'effet pour la cause !

Lorsque l'honorable rapporteur accuse les transporteurs libres de véhiculer les voyageurs à un prix insuffisant pour couvrir tous les frais d'exploitation (p. 22, § 4), nous songeons à la Compagnie P.-L.-M. par exemple, qui fait payer 10 francs pour le voyage Paris-Fontainebleau et retour ! Il y a cependant une bien grande différence : c'est que le transporteur libre solde lui-même ses pertes d'exploitation le cas échéant. En est-il de même d'autre part ? Hélas non !

\*  
\*  
\*

En ce qui concerne les statistiques relatives aux impôts payés par l'automobile et la question des charges de voirie, précisons seulement que lorsqu'on parle de l'augmentation des dépenses routières de 1913 à 1930, on ne doit pas perdre de vue qu'après la fin de la guerre, c'est-à-dire pendant la période qui va approximativement de 1919 à 1923, les dépenses routières ont atteint des chiffres exceptionnellement élevés en raison même des destructions du temps de guerre. Qu'il y ait lieu également de tenir compte de la dévaluation de la monnaie, de l'augmentation du prix de la main-d'œuvre en valeur absolue, etc., de telle sorte que le coefficient réel des crédits affectés à la voirie nationale est passé non pas de 1 à 20 mais de 1 à 4 environ.

Si l'on compare maintenant ce coefficient pendant la même période à la progression des impôts spéciaux sur l'automobile, on constate que ceux-ci ont augmenté dans la proportion réelle de 1 à 68. Ceci fait que l'automobile *paye aujourd'hui les dépenses totales d'entretien* de toutes les routes, soit 4 milliards 1/2, et laisse à l'Etat un surplus minimum de 2 milliards de recettes nettes, *alors qu'en 1913 la part contributive de l'automobile était infiniment plus faible.*

\*  
\*  
\*

Au chapitre II (p. 15), nous voyons que M. JOSSE est d'avis que le problème des transports est un problème *d'économie financière* et non de *justice fiscale*.

Nous le pensons ainsi, et il nous apparaît d'importance primordiale d'étudier si les charges que les transports déficitaires imposent aux

finances publiques, sont en rapport avec les services nets qu'ils rendent.

Nous sommes également d'avis « qu'il y aurait vraiment libre concurrence, si les divers moyens de transports soutenaient à leur charge une lutte d'organisation, dont l'usager serait le bénéficiaire ».

C'est précisément pourquoi nous demandons que les réseaux de chemins de fer soient entièrement libres de leur exploitation, mais, en revanche, responsables financièrement. C'est alors, mais alors seulement, qu'il pourra y avoir libre concurrence au bénéfice de l'usager et du contribuable.

\*  
\*  
\*

Au sujet de la situation juridique des services automobiles, l'honorable rapporteur pose en principe que « la route n'est pas normalement destinée à être exploitée pour des fins commerciales » (p. 43, § 2).

Dans les deux cas, le profit d'ordre national est exactement le même; la route peut être exploitée « au mieux de l'intérêt général » et il est impossible en équité d'établir un régime discriminatoire entre les deux catégories d'usagers.

Même s'il était établi qu'un régime de service public peut juridiquement être institué pour les transports publics par automobiles, il conviendrait encore et avant toute chose de savoir si le nouveau régime serait préférable à l'ancien, tant du point de vue général (car nous posons en principe, finances publiques d'abord) que du point de vue des usagers. Or, il saute aux yeux que tout, ou à peu près tout, ce qui a en France été soumis à la gestion ou simplement au contrôle de l'Etat, est actuellement en déficit alors que, malgré des circonstances pourtant difficiles, les entreprises libres se défendent encore et défendent indirectement l'Etat.

Nous estimons au surplus qu'aucun des types de réglementation ou d'autorisation analysés dans le rapport n'est susceptible d'offrir un avantage durable quelconque. Le fait de subordonner à l'arbitraire de chaque préfet l'existence, puis l'exploitation des services de transport automobile, ne manquerait pas de soulever des questions d'intérêt politique, avec toutes leurs conséquences fatales (lignes d'intérêt électoral et billets gratuits).

### III

#### CONCLUSIONS.

Les transports automobiles donnent satisfaction dans l'ensemble à leurs clients. Le régime de libre concurrence et de responsabilité financière sous lequel ils fonctionnent garantit le public contre les abus.

Les imperfections locales qui ont pu être relevées disparaîtront d'elles-mêmes, car il ne faut pas oublier qu'il s'agit d'une industrie encore à ses débuts.

*Le seul véritable problème, nous l'avons dit, est celui du déficit des chemins de fer d'intérêt général.*

Or la concurrence automobile n'y est pour rien !

La cause profonde, c'est le régime de contrôle auquel les réseaux sont soumis et qui les ont empêchés d'être des entreprises commerciales et industrielles normales. L'immixtion grandissante de la puissance publique en a fait des entreprises administratives, irresponsables de leur gestion financière.

La réglementation qui leur était imposée les a empêchés de s'adapter aux conditions nouvelles créées par l'automobile. Si elle a été nécessaire au temps du monopole de fait, *elle est maintenant nuisible. Mais nous soutenons que la co-existence des deux moyens de transport pouvant se concurrencer, garantit le public de tous les abus possibles.*

L'expérience montre que, sauf cas exceptionnels, les voies ferrées d'intérêt local<sup>o</sup> doivent disparaître, l'automobile servant mieux les populations et à moins de frais tant pour les usagers que pour les collectivités.

Toute politique de transports doit avoir pour but de doter le pays de transports :

*Commodes*, correspondant aux besoins réels des populations;

*Rapides* (la rapidité étant pour l'usager non seulement un facteur de commodité, mais aussi d'économie);

*Bon marché pour l'usager;*

*Bon marché pour les contribuables*, c'est-à-dire grevant au minimum les finances publiques.

Le régime actuel de liberté, de responsabilité financière et de libre concurrence, permet aux transports automobiles de satisfaire, mieux que tout autre mode, aux conditions ci-dessus et l'on peut envisager dès maintenant grâce à eux la disparition presque complète des charges actuelles des subventions.

Ce n'est pas en asservissant les transports automobiles à un régime analogue à celui des chemins de fer que l'on guérira le déficit, au contraire, nous pensons que la « coordination », sous la forme d'un « contingentement » par voie de réglementation des transports automobiles, aura pour effet de les transformer en entreprises administratives, *comme cela est arrivé pour les chemins de fer.*

De l'aveu même de M. JOSSE, la réglementation est le premier pas vers le monopole des transports puis vers leur étatisation (voir p. 3 du rapport, 3<sup>o</sup>).

Or, l'expérience des monopoles d'Etat est là pour montrer que ce serait ruineux pour le pays, et que ce serait aller complètement à l'opposé de notre programme de transports à bon marché pour les usagers et pour les contribuables.

Le maintien de la concurrence est la condition essentielle d'une politique de transport à bas prix. C'est aussi le meilleur facteur de progrès et ceux réalisés ces dernières années par les réseaux pour résister à la concurrence automobile en sont la preuve la plus manifeste.

En résumé, la « coordination », telle qu'elle résulte de l'exposé de M. JOSSE, serait avant tout un moyen de consolider le trafic des chemins de fer, mais non de faciliter la circulation.

La « coordination » ne peut être imposée par des règlements. Elle se fait naturellement. C'est le client qui est le meilleur juge de ses besoins et des moyens de les satisfaire. C'est lui qui fait la sélection en matière de transports, comme dans toutes les autres phases de la vie économique; il fera la coordination en choisissant parmi les moyens mis à sa disposition celui qui le sert le mieux.

Mais, si nous repoussons toute immixtion de l'Administration dans l'exploitation des services automobiles, nous pensons qu'un rôle capi-

tal lui incombe : *celui de maintenir la sécurité de la route*, tant par son perfectionnement que par l'étude sans cesse approfondie du Code qui la concerne dont l'application par la gendarmerie est primordiale.

Les dépenses sont largement couvertes à l'avance par les deux milliards d'impôts perçus en trop sur l'automobile !

Nous n'aurons garde, pour terminer, d'oublier la défense nationale. N'importe-t-il pas que les transports automobiles fournissent à l'armée dès la mobilisation les seuls véhicules qui passent malgré tout ? L'exemple inoubliable de la « Voie sacrée » est là pour le démontrer. Nous craignons que toute réglementation qui frapperait les transports routiers en diminuent le nombre et, partant, celui des véhicules si utiles à la défense du pays !

## C. — L'AGRICULTURE.

### OBSERVATIONS PRÉSENTÉES PAR M. Henry LAPIERRE,

*Président de l'Office Central du Rail et de la Route.*

Les transports agricoles, c'est-à-dire en provenance ou à destination de l'agriculture, représentent environ 28 p. 100 de la masse totale du trafic ferroviaire et routier : c'est dire l'importance du coefficient transport pour le producteur agricole, partant pour le consommateur en général, et c'est souligner en même temps pour les transporteurs la nécessité d'examiner avec soin les besoins d'une clientèle aussi considérable.

Les conditions de la production agricole et la vie paysanne en général sont intimement liées à la plus grande facilité des communications qui permettra de supprimer pratiquement l'isolement de la ferme : en matière agricole, une bonne politique des transports repose à la base sur le désenclavement des écarts (encore trop nombreux) pris dans la liaison facile du chemin rural à la route et à la voie ferrée.

L'organisation des transports doit être conçue de telle façon que l'agriculteur ait à sa disposition le mode de transport le plus économique, sans être obligé, en qualité de contribuable, de combler des déficits d'exploitation dont il ne profite pas, ni privé en tant qu'usager des bienfaits d'une concurrence normale là où se contrebalancent les avantages techniques et commerciaux des divers moyens de transport.

En ce qui concerne le chemin de fer et l'automobile, le problème se résume pratiquement, étant données les conditions actuelles d'exploitation, et quelles que soient les modalités administratives finalement adoptées, à réaliser un partage rationnel du trafic donnant aux campagnes le maximum de perméabilité et de fréquence compatibles avec l'économie nécessaire.

Disons de suite que les agriculteurs malgré certains avantages apparents, ne peuvent concevoir un régime de liberté absolue laissée à tous les transporteurs : après une période d'âpre concurrence, ce régime conduirait inévitablement, d'une part, à l'abandon des régions agricoles pauvres et déficitaires, et, d'autre part, au relèvement des tarifs de transport par fer des marchandises pondéreuses et de faible valeur (dont les produits agricoles ou à destination de l'agriculture constituent la plus grande partie) en raison des bases actuelles de la

tarification ferroviaire qui doivent rester sociales autant qu'économiques pour ne pas entraver les débouchés agricoles.

Renoncer à toute intervention administrative, pour aussi réduite soit-elle, c'est comme on l'a fait remarquer, renoncer à utiliser les moyens de transport comme instrument de développement des régions naturellement les moins favorisées et à toute intervention dans le domaine social.

D'autre part, le trafic, spécialement en matière agricole, étant éminemment variable et mobile, suivant les régions et les saisons, il faut préconiser non pas une seule et rigide formule de coordination pour l'ensemble du territoire national mais un certain nombre de variantes appropriées aux diverses conditions topographiques régionales, à la nature et à l'intensité du trafic : d'où nécessité de commissions régionales dont les avis seraient examinés par une commission supérieure centrale chargée d'apporter l'harmonie nécessaire dans la diversité relative des solutions envisagées : faute de quoi de graves ruptures de l'équilibre économique seraient à redouter.

L'intervention de la puissance publique devrait être réduite au minimum : il apparaît à l'Office central du rail et de la route que le régime de l'autorisation préalable appliquée à tous les transporteurs publics serait suffisante pour assurer les règles de la répartition du trafic.

Ces considérations générales précisées, l'Office central du rail et de la route, dans l'impossibilité de proposer en un espace aussi restreint des solutions à de trop nombreux cas d'espèce, croit préférable de résumer, comme suit, ses précédentes conclusions et études (vœu du 6 mars 1931, exposé du 22 juin 1932).

\*  
\*\*

A. Toutes les fois qu'une voie ferrée modernisée (multiplication des autorails pour voyageurs, trains de marchandises accélérés, etc.) présente des avantages justifiant le maintien de son exploitation, les transports routiers doivent servir exclusivement à la collecte des voyageurs et des marchandises au cœur même des localités avoisinantes pour les acheminer vers les principales gares de la ligne (les stations intermédiaires étant supprimées) et à la desserte, à partir de ces gares de groupage, des agglomérations les plus déshéritées.

Ce sera le cas le plus fréquent. Mais il importe que cette généralisation du service « porte à porte » soit facilitée par l'adoption, pour les marchandises, de procédés propres à supprimer les transbordements, tels que containers, et surtout qu'elle corresponde à une tarification unique de bout en bout et que les usagers n'aient affaire qu'à un seul responsable. Point n'est besoin pour cela d'innover : il suffit d'étendre et d'améliorer le régime actuel des correspondances routières du chemin de fer.

\*  
\*\*

B. S'il est, au contraire, plus avantageux de déclasser telle ligne mal tracée à très faible trafic, pour lui substituer des autobus et des camions, il faut que les usagers conservent, vis-à-vis des services routiers remplaçants, les avantages dont ils bénéficient jusq'ici en

matière de transport : obligation de transporter, publicité des tarifs, égalité de traitement, solvabilité, assurances, etc., avantages qui sont le bon côté de la réglementation, par ailleurs si excessive, imposée aux réseaux. Ceux-ci supposent, en contre-partie, la protection effective des entrepreneurs routiers agréés par les Pouvoirs publics, par exemple sous forme de subventions.

\*  
\*\*

C. Il peut y avoir tels trafics pour lesquels le chemin de fer et l'automobile sont économiquement comparables. Dans ce cas, ils doivent être utilisés parallèlement sous le régime de la concurrence, à condition que cette concurrence s'exerce dans des conditions équitables par la péréquation des charges et des obligations légales.

La question peut se poser, par exemple, en ce qui concerne le transport des animaux vivants destinés le plus souvent à la boucherie. Il est incontestable que le transport bestiaux par route a pris une grande importance et a apporté des avantages appréciables aux ruraux. Il s'agit, en effet, de marchandise vivante où il importe d'obtenir l'accélération maximum ainsi que la suppression des transbordements. Tenant compte de ces considérations et sur les relations non directes (parcours transversaux, centres d'élevage déshérités), il nous paraît que ce transport devrait être favorisé sur les courtes et moyennes distances (300 kilomètres au plus).

Dans le régime actuel, les producteurs cumulent les avantages des deux moyens de transport comme usagers, mais en qualité de contribuables, ils en cumulent les inconvénients.

\*  
\*\*

D. Que les décisions prises résultent d'une entente entre les transporteurs ferroviaires et routiers ou d'une initiative des Pouvoirs publics, elles doivent tenir compte, non seulement du prix de revient, à commodités égales, de l'ensemble des transports assurés par le service existant maintenu ou par le service nouveau adopté, mais encore des conditions de sécurité, de régularité et de continuité dans lesquelles les transports seront effectués.

C'est dire qu'un statut commun aux transports par fer et aux transports par route s'impose de toute nécessité pour la garantie des usagers.

Mais il ne saurait être question, sous prétexte de coordination, d'imposer à la circulation automobile des mesures de restriction, fiscales ou administratives, qui n'auraient pas exclusivement pour but d'établir l'égalité commerciale entre les divers transporteurs et une prudente gestion des deniers publics.

\*  
\*\*

E. D'ailleurs, le fait de revaloriser l'exploitation des voies ferrées par des améliorations techniques et par l'assouplissement du contrôle administratif, d'une part, et, d'autre part, de remplacer les taxes de circulation des automobiles par une surtaxe sur la consommation des carburants, va avoir, comme premier résultat heureux, celui de restreindre le trafic routier à grande et moyenne distance et de déve-

lopper considérablement le trafic à courte distance — ce qui aidera à franchir très rapidement la période de transition après laquelle l'harmonie des transports sera rétablie.

\*

\*\*

Pour accentuer encore cette évolution tendant à favoriser l'utilisation de l'automobile comme moyen de pénétration et de rayonnement de part et d'autre des routes à grand trafic, autour des centres urbains de groupage et des gares ferroviaires, et non comme concurrent du rail sur les grandes relations directes, il est indispensable de hâter la mise en état des dizaines de milliers de kilomètres de chemins ruraux et le désenclavement des écarts, et de mettre fin au régime provisoire du transport des colis postaux.

La liaison du chemin rural à la route, d'une part, et, d'autre part, l'organisation définitive du trafic des colis postaux en collaboration étroite avec les P. T. T. importent bien plus au développement de l'industrie automobile, au commerce des transports et à l'économie nationale tout entière que la construction préconisée d'autostrades et le maintien des messageries routières à longue distance.

## OBSERVATIONS PRÉSENTÉES PAR LA CHAMBRE SYNDICALE DES MARCHANDS DE BESTIAUX DE FRANCE.

Le Conseil national économique a entrepris une étude importante relative à la politique que doit suivre notre pays en matière de transports et aux moyens de réaliser leur coordination.

Nous remercions cet organisme d'avoir bien voulu, en vue de cette enquête, inviter les représentants de certaines branches de l'activité économique de notre pays à exposer leur point de vue dans des domaines particuliers qui leur sont propres.

Aussi nous ferons-nous un devoir de donner ici l'avis impartial de la Chambre syndicale des marchands de bestiaux de France sur le grave problème des transports tel qu'il se pose actuellement au point de vue des viandes : bétail sur pied et viandes abattues.



Avant-guerre, et on peut même dire jusqu'en 1926, la presque totalité des transports d'animaux sur pied et des viandes de boucherie s'effectuait par fer.

Puis, avec le développement de l'industrie automobile, les transports routiers de poids lourd ont pris une extension dont la rapidité a surpris en tout premier lieu, il faut le reconnaître, les grands réseaux de chemins de fer eux-mêmes.

Faut-il rappeler à cet égard l'abaissement continu de la part du fer sur le trafic des bestiaux à destination de Paris.

Le nombre d'animaux transportés par la route atteint 8,6 p. 100 en 1927, 12,4 p. 100 en 1928, 13,7 p. 100 en 1929, 16,5 p. 100 en 1930, 25,1 p. 100 en 1932 du chiffre total de bestiaux introduits dans la capitale.

Pour les viandes abattues, dites « foraines », dirigées de la province sur Paris, les statistiques dressées par la Préfecture de police nous renseignent sur les introductions de ces denrées aux Halles centrales par fer et par route.

La part de l'automobile atteint en 1932 19 p. 100 des introductions totales sous les pavillons (marché officiel).

Nous assistons donc au duel du rail et de la route dont nous voudrions pouvoir dire qu'il s'effectue au grand profit de notre corporation par suite des abaissements des prix de transport qu'entraîne la concurrence.

Il n'en est rien malheureusement. Nous dirons, en nous plaçant sur le terrain de l'intérêt national et corporatif, que nous n'avons rien à gagner à l'anarchie qui règne actuellement en matière de transports de viandes.

Aussi l'expérience de ces dernières années nous a-t-elle amené à conclure très nettement, depuis plusieurs mois déjà, que si dans certains cas l'automobile peut rendre des services à notre corporation, le moyen de transport auquel va notre préférence est le chemin de fer, à la condition que les grands réseaux persistent dans la voie dans laquelle ils se sont heureusement engagés : l'adaptation progressive de leur exploitation aux nécessités de notre commerce.

\*  
\*\*

Contrairement à ce que l'on aurait pu penser *a priori*, c'est surtout du côté du transport du bétail vivant que s'est portée l'activité de l'automobile, bien que celui des viandes abattues ait paru devoir être plus aisé et plus rémunérateur.

Avant d'aborder le vaste problème du transport des animaux sur pied, nous dirons donc un mot de celui des viandes abattues.

### I. Le transport des viandes abattues de boucherie.

L'examen du problème que soulève le transport des viandes abattues découle de l'étude des conditions dans lesquelles s'effectue l'approvisionnement de Paris en viandes de boucherie.

Les transports de viandes abattues sur d'autres points de notre territoire n'ont en effet qu'une importance relativement restreinte comparativement aux courants de trafic auxquels donnent lieu les envois dirigés sur la capitale.

Alors que vers 1900 Paris ne recevait guère que des animaux sur pied qui fournissaient, après abatage à la Villette ou à Vaugirard, des viandes dites « d'abattoir », à l'heure actuelle une très large partie des besoins de la consommation est couverte par des apports de viandes abattues en provenance directe de la province et qui sont connues sous le nom de viandes « foraines ».

Ainsi qu'en témoignent les statistiques des Halles centrales de Paris, la boucherie parisienne fait de plus en plus appel aux viandes foraines pour son approvisionnement.

Les apports de cette denrée sur ce marché sont passés de 38.000 tonnes en 1907 à 69.000 tonnes en 1931 et 71.000 tonnes en 1932.

#### LES APPORTS DE LA ROUTE SUR LE MARCHÉ DES HALLES.

Or, ainsi que nous l'avons vu au début de ce travail, l'apport de l'automobile sous les pavillons (marché officiel) atteint 19 p. 100 des entrées totales.

Cet état de chose n'est pas sans entraîner de graves désordres résultant de la position centrale et de l'exiguïté du marché des Halles.

On sait quelles sont les difficultés d'accès de ce marché et l'embouteillage inouï de ses abords de 20 heures à 5 heures du matin. Cet embouteillage, si préjudiciable à la bonne vente des marchandises, va grandissant avec le développement de la concurrence automobile.

Les camions routiers à viande apportent aux pavillons des lots de carcasses dont le classement préalable par pavillon et par poste de vente n'a pu être effectué au départ, d'où nécessité pour le conducteur du camion, qui trop souvent dirige une voiture de dimensions exces-

sives, incapable de circuler dans les petites rues avoisinantes des pavilions, d'opérer ce classement sur le lieu même des Halles.

Cette manière de faire entraîne, en raison du sens unique imposé à la circulation des véhicules, des livraisons très lentes et un accroissement de l'embouteillage des accès auquel la Préfecture de police cherche à pallier par des moyens de fortune qui ne tarderont pas à se montrer insuffisants si les transports automobiles à destination des Halles continuent à progresser au rythme actuel.

#### LES AMÉLIORATIONS APPORTÉES AU RÉGIME DES TRANSPORTS DE VIANDE PAR CHEMIN DE FER.

Nous opposons à cette manière de travailler, néfaste à l'intérêt particulier et à l'intérêt général, celle que s'impose le chemin de fer, triant et classant les carcasses dans ses gares à l'arrivée des trains avant de les faire livrer aux postes des mandataires.

Dans le domaine du rail, les améliorations apportées au régime de transport des viandes foraines ont été poussées, d'autre part, avec un remarquable esprit de suite.

*Mesures ferroviaires d'ordre technique.* — Les viandes foraines, qui sont mises en vente soit aux Halles Centrales, soit aux criées de la Villette ou de Vaugirard, proviennent en effet d'une multitude de petits abattoirs dispersés dans nos régions du centre : Creuse, Haute-Vienne, Lot-et-Garonne, Charente, Dordogne, etc.

Au début elles étaient expédiées dans des paniers transportés en wagons ordinaires; ce fut le premier stade de l'organisation des transports de viandes abattues sur les grands réseaux.

Une telle technique n'était pas sans s'accompagner de nombreux déboires surtout pendant les périodes chaudes de l'année. Les viandes subissent en effet, sous l'influence de la température élevée, un début d'altération qui les rend souvent impropres à la consommation.

Il a donc fallu organiser dans de bonnes conditions la desserte des nombreux centres d'expédition à l'aide d'un matériel approprié.

On sait comment les grands réseaux, l'Etat et l'Orléans notamment, ont été amenés de ce fait à faire circuler, dans les régions de production, des wagons isothermes spécialement aménagés pour le transport des viandes à nu.

Ce deuxième stade marque sur le précédent un incontestable progrès en assurant aux viandes une parfaite conservation en les soustrayant à l'action nuisible de la chaleur.

Ce matériel spécial effectue le ramassage des carcasses, gare par gare, sur des parcours désignés, jusqu'à concurrence d'un chargement complet et cette formule, en honneur depuis une dizaine d'années, a donné les plus heureux résultats.

Malgré les avantages considérables qu'il présente par rapport à l'ancien procédé utilisant les paniers pour le transport des viandes, ce mode de transport oblige cependant les expéditeurs à amener individuellement les viandes jusqu'à la gare d'expédition.

Ces transports partiels routiers sont onéreux et gênants pour les bouchers, mal outillés dans la plupart des cas pour les assurer dans de bonnes conditions.

Afin de faire disparaître ces inconvénients, des services collecteurs de viandes à nu par camions automobiles parfaitement ventilés ont été créés par diverses sociétés.

Nous en arrivons ainsi au troisième stade d'évolution de la technique de ces transports.

Ces camions assurent une liaison sûre et commode entre l'abattoir ou la boucherie de campagne et la gare centre d'expédition d'où la viande est dirigée sur Paris par wagons isothermes complets.

A certaines gares du Centre et de l'Ouest, des réseaux P. O. et Etat, aboutissent fréquemment plusieurs services qui drainent sur la capitale les viandes de toute une région.

L'exploitation de ces services est assurée par des sociétés privées qui réalisent à la lettre la liaison du rail et de la route.

Enfin, il convient de citer un quatrième stade de transformation de cette méthode de transport qui se manifeste depuis l'an dernier seulement : le cadre à viande, isotherme et réfrigérant.

Le cadre à viande n'est pas autre chose qu'une caisse mobile de grandes dimensions dont les parois ont été rendues isolantes de manière à pouvoir transporter à température convenable des carcasses entières ou fragmentées. Ce matériel nouveau qui permet le transport des viandes sans manutention ni transbordement du point d'expédition jusqu'au point de consommation, aussi bien par fer que par route, supprime le ramassage, et assure les meilleures conditions de conservation aux viandes qui lui sont remises.

Plusieurs services de cadres fonctionnent déjà, entre l'Algérie et la France notamment, et les résultats très intéressants qu'ils ont permis d'obtenir laissent prévoir une extension rapide de ce système.

Signalons enfin, toujours dans le domaine de la technique du transport, les trois consignes frigorifiques de gare inaugurées en juillet 1932 dans les Charentes, et qui ont permis au réseau de l'Etat d'améliorer en été le régime d'expédition des viandes au départ des régions éloignées de Paris.

*Mesures ferroviaires d'ordre tarifaire.* — Sur les réseaux de l'Etat et de l'Orléans, où les transports de viandes foraines revêtent une importance toute particulière, des dispositions spéciales ont été insérées dans le tarif spécial G. V. 3-103 pour faciliter le travail de groupage par camions automobiles dont nous avons parlé, en vue de l'approvisionnement de Paris en viandes abattues.

Ces dispositions intéressent d'une part le P. O. et l'Etat, chap. 2, § 4 (tarification spéciale par wagon chargé à 3 tonnes 5, condition de tonnage abaissée à 2 tonnes pendant l'été), d'autre part le P. O., chap. 4, § 2 (octroi de ristournes par voie de détaxe au départ de certaines gares).

A noter enfin les dispositions spéciales prises par le réseau du P.-L.-M. pour faciliter les transports de viandes abattues de la région de Lyon et de l'Auvergne à destination des villes de la Côte d'Azur, chap. 12, § 5 (prix ferme et tarif d'abonnement).

## II. Le transport des animaux vivants.

A leur apparition, les transports routiers d'animaux vivants ont joui d'une vogue justifiée par les principaux avantages ci-après que l'expéditeur d'animaux vivants trouve dans le camion.

### LES AVANTAGES DES TRANSPORTS PAR ROUTE.

La première des commodités propres à ce moyen de transport est d'abord le « porte à porte ».

Les expéditeurs sont déchargés des soins de la conduite des animaux en gare; les destinataires de celui de leur amenée aux abattoirs ou marchés lorsque ceux-ci ne sont pas reliés au rail.

L'embarquement peut avoir lieu au point même d'expédition, le débarquement au point de destination effective sans que les usagers de l'automobile aient à se préoccuper de respecter des horaires fixés d'avance.

Cette facilité particulière a entraîné l'abandon croissant des foires et marchés, les éleveurs ayant de plus en plus de tendance à traiter directement avec les acheteurs sans présenter leurs animaux comme naguère aux ventes d'ensemble prévues à dates fixes.

Il y a lieu de signaler également que les marchands de bestiaux peuvent tirer de l'utilisation de l'automobile pour l'envoi des animaux sur les centres de consommation des avantages pécuniaires qui ne sont pas négligeables. Du fait, en effet, d'une part de la libre concurrence qui existe entre les différentes entreprises routières, d'autre part de ce que leurs tarifs ne sont la plupart du temps donnés qu'à titre indicatif, il y a toujours place pour une discussion du prix de transport et généralement possibilité d'obtenir, dans le cadre du prix de revient, une réfaction qui peut atteindre un taux assez élevé. Il n'est pas rare de voir ainsi un entrepreneur automobile abandonner tout ou partie de son bénéfice pour enlever un transport à un concurrent ou compléter la charge d'une voiture.

Pour les relations transversales, difficiles à desservir par fer par suite de la structure même des grands réseaux, et pour les transports à petite distance d'herbage à herbage par exemple, la route a encore le privilège de la rapidité.

#### LES INCONVÉNIENTS DES TRANSPORTS PAR ROUTE.

Il ne faut pas perdre de vue cependant qu'en contre-partie des avantages qu'il présente, le transport par route a aussi de graves inconvénients.

D'un point de vue général, est-il nécessaire de rappeler que la circulation à grande vitesse de lourds camions sur des routes parfois difficiles n'est pas sans danger, d'autant que, dans la plupart des cas, cette circulation a lieu de nuit.

Le camion se trouve en effet dans l'obligation d'arriver sur les marchés, à Paris notamment, aux premières heures de la matinée.

Dans ces conditions, la vitesse de marche doit être dans bien des cas considérablement accrue. Cette accélération ne s'obtient qu'au détriment des animaux transportés, qui subissent de ce fait des chocs d'autant plus nombreux et violents que leur voyage est plus rapide.

Par suite encore de la forme des routes, qui présentent souvent un dévers accusé, les animaux sont projetés sur les parois latérales du camion, chaque fois que celui-ci est contraint, pour un croisement ou un dépassement, d'abandonner le milieu de la chaussée. Le plancher prend alors une inclinaison susceptible de provoquer des glissades et d'entraîner des blessures.

C'est pour ces raisons notamment que les entreprises routières ne s'attaquent plus guère au trafic du gros bétail.

Les efforts auxquels sont soumis les bestiaux par ces déplacements brusques et une trépidation constante, font qu'ils arrivent, trop souvent, tremblants sur leurs pattes et considérablement plus fatigués et diminués en poids que par un transport sur rail.

Remarquons de plus que, si les camions, qui pénètrent aux abattoirs et aux marchés parisiens notamment, peuvent être aussi surveillés du point de vue sanitaire que les wagons de chemin de fer et assujettis à une désinfection soignée après débarquement des animaux, il n'en est malheureusement pas de même pour les véhicules circulant exclusivement en province, qui se trouvent constituer par suite d'excellents agents propagateurs de maladies infectieuses de toutes sortes, de la fièvre aphteuse notamment.

Nous devons signaler enfin qu'au point de vue du régime de la responsabilité en matière de transport, le chemin de fer offre des garanties plus étendues qu'une entreprise routière de transport dont la solvabilité est trop souvent plus qu'incertaine.

Tels sont brièvement comparés les avantages et les inconvénients de l'un et l'autre mode de transport.

Si, comme nous le mentionnions au début de ce rapport, les sympathies de la Chambre syndicale des marchands de bestiaux de France sont depuis plusieurs mois déjà acquises au rail, c'est qu'elle considère que, malgré ses défauts, celui-ci reste néanmoins le moyen le plus sûr d'atteindre, dans de bonnes conditions, des destinations éloignées.

#### LES AMÉLIORATIONS APPORTÉES AU RÉGIME DE TRANSPORT D'ANIMAUX VIVANTS PAR LE CHEMIN DE FER.

Lors de l'apparition du camion, les réseaux, imbus d'une conception erronée des possibilités de l'automobile, n'ont pas cru à son développement; mais il est incontestable qu'ils font à l'heure actuelle un gros effort d'adaptation et qu'ils ont déjà obtenu dans cette voie de très intéressants résultats.

Le commerce du bétail et de la viande leur a d'ailleurs présenté un cahier de revendications, envisageant les points sur lesquels il convenait de transformer ou de rajeunir les méthodes anciennes, et nous devons reconnaître ici que notre corporation a déjà obtenu de larges satisfactions.

Les administrations de chemin de fer se sont attachées, d'une part, à conserver et à développer les avantages qui leur sont propres, d'autre part, à acquérir, pour les mettre à la disposition du public, les commodités de la route.

Leurs efforts ont porté notamment sur les tarifs — les mesures de circulation et de mouvement — le matériel roulant.

*Les mesures ferroviaires d'ordre tarifaire.* — Les tarifs spéciaux, intérieurs et communs, G. V. n° 1/101 et P. V. n° 1/101, mis en vigueur en 1921, lors de l'unification des tarifs, ont été profondément remaniés, tout récemment, afin de satisfaire aux demandes formulées par le commerce du bétail.

Nous rappelons brièvement que des modifications ont été apportées notamment au mode de taxation, aux prix de transport, au régime d'attribution des permis de toucheurs et enfin à la circulation de wagons à deux planchers.

*Mode de taxation.* — Les réseaux ont conservé le principe de la tarification au mètre carré superficiel, mais la taxe est calculée, non plus, comme auparavant, d'après la superficie du wagon transporteur, mais par tête d'animal, avec un minimum de taxe, fonction de la superficie du wagon demandé, et un maximum déterminé par la superficie de wagon fourni.

A cet effet, il a été attribué à chaque catégorie d'animaux, une superficie théorique par tête. En multipliant cette superficie à la tête par le nombre d'animaux remis au transport, on obtient la superficie à taxer sous réserve d'application éventuelle des minima et maxima indiqués ci-dessous.

Cette nouvelle tarification facilite en particulier la taxation des envois composés d'animaux de catégories différentes.

*Abaissement des prix de transport.* — Les réseaux Etat, P. O. et P.-L.-M. font application aux envois à destination des principaux centres de consommation, tels que Bordeaux, Marseille, Lyon, Paris, Rouen, Versailles, etc., de prix très sensiblement inférieurs à ceux qui sont consentis sur les autres relations.

En outre, sur les relations précitées, il n'y a plus en G. V. comme en P. V. que deux barèmes applicables.

Le premier sert à la taxation des animaux de toutes catégories à l'exception des agneaux, brebis, chèvres ou moutons, le second à celle des animaux de cette dernière catégorie.

*Régime des permis.* — Les nouvelles dispositions tarifaires prévoient l'attribution d'un permis aller et retour de 3<sup>e</sup> classe par expédition d'un wagon.

Elles autorisent les propriétaires des animaux expédiés, porteurs d'un permis, à se déclasser dans la limite des places disponibles de 3<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> classe, moyennant paiement préalable d'un supplément égal à la différence de prix entre un billet à plein tarif de 3<sup>e</sup> classe et un billet à plein tarif de 2<sup>e</sup> classe correspondant au parcours pour lequel le permis a été établi.

*Matériel roulant.* — En outre les tarifs relatifs à la circulation des wagons particuliers spécialement aménagés pour le transport des animaux ont été largement améliorés.

En grande vitesse notamment l'utilisation de ces wagons a été rendue possible sur tous les réseaux.

Les nouvelles dispositions tarifaires accordent au transport effectué dans des wagons à double plancher une réduction de 30 p. 100 par rapport au même transport réalisé en wagons ordinaires.

Les taxes prévues pour le retour des wagons vides en retour ou allant prendre charge ont été diminuées.

Enfin, la mise en vigueur du nouveau tarif dit « au wagon-kilomètre » met à la disposition des expéditeurs une tarification simplifiée et réduite à l'extrême qui permet l'emploi de wagons aménagés, avec deux planchers notamment, dans des conditions avantageuses.

*Mesures ferroviaires d'ordre technique.* — *Accélération des transports.* — La rapidité des transports de bestiaux a été accrue dans des proportions très sensibles.

C'est ainsi qu'en grande vitesse l'acheminement s'effectue par trains de voyageurs, messageries ou denrées.

En petite vitesse, les transports sont effectués par les premiers trains de marchandises utilisables.

Dans les gares de bifurcation, les bestiaux passent sans aucun retard du train d'arrivée dans le premier train en correspondance. De plus des trains spéciaux ont été créés sur les relations les plus importantes pour servir exclusivement aux transports de bestiaux en petite vitesse.

Pour les parcours les plus longs : Nice-Paris, Briançon-Paris par

exemple, la durée du transport ne dépasse pas 36 heures en grande vitesse.

Les acheminements applicables en grande et petite vitesses aux transports de bestiaux à destination des marchés de Paris ont été portés à la connaissance des intéressés par des tracts largement distribués dans les centres d'expédition.

*Ouverture des gares.* — Il a été prévu également que, pour faciliter le trafic des animaux vivants, les gares qui sont normalement fermées les dimanches et jours fériés seraient ouvertes ces jours-là, toute l'année, en G. V. comme en P. V., à la réception et à la livraison des bestiaux.

*Wagons à deux planchers.* — Dans le wagon à deux planchers aménagé suivant leurs convenances, les expéditeurs trouvent un instrument de transport appelé au plus grand avenir pour l'envoi des petits animaux.

S'il s'agit de wagons circulant aux conditions du « wagon-kilomètre », le tarif prévoit que les wagons destinés à assurer des transports aux prix et conditions de ce tarif sont loués par les réseaux aux usagers par périodes de trois mois renouvelables.

Les taux de location variables suivant les dimensions du wagon, comprennent les frais d'entretien des véhicules.

Les conditions de mise à disposition et de circulation des wagons particuliers résultent des dispositions du chapitre 4 du tarif spécial intérieur et commun P. V. 29-129.

Ces wagons peuvent appartenir soit au usagers eux-mêmes, soit à des entreprises de location de wagons, soit enfin aux réseaux.

Dans les différents cas, le matériel roulant est mis à disposition des expéditeurs sous forme de wagons ordinaires, loués aux réseaux et équipés avec un ou deux planchers aux frais de l'expéditeur, soit par les soins d'un réseau, soit par l'industrie privée.

Pour assurer au maximum l'hygiène des transports, les réseaux ont encore prévu, dans certaines grandes gares parisiennes, l'extension ou l'installation de chantiers de désinfection destinés notamment au nettoyage des wagons à deux planchers.

Ils ont pris également des mesures pour que le matériel vide en retour soit acheminé très rapidement afin d'accélérer sa rotation au maximum et pour lui permettre d'effectuer ainsi le plus grand nombre possible de voyages dans un espace de temps donné.

En outre, nous croyons savoir que certaines compagnies se préoccupent, pour donner elles aussi en matière de transport d'animaux vivants, l'avantage du porte à porte, de favoriser l'organisation de service de ramassage qui prendraient les bestiaux sur les champs de foire, les amèneraient en gare et les grouperaient pour l'expédition dans des wagons spéciaux à deux planchers.

\*

\*\*

Grâce aux mesures d'ordre technique que nous venons de signaler, complétées par des mesures tarifaires appropriées, les grands réseaux arriveront très certainement à maintenir au rail le trafic que lui dispute l'automobile, et à reprendre à la route la majeure partie des transports qui leur avaient été enlevés.

Ces mesures de défense, concertées avec les représentants du commerce du bétail et de la viande, donnent satisfaction aux usagers.

Nous demandons que les pouvoirs publics donnent au chemin de

fer les moyens de continuer la politique de collaboration inaugurée entre celui-ci et les usagers du rail, pour l'étude en commun des améliorations à apporter au régime des transports.

Nous estimons en effet, comme nous le disions au début de cet exposé, que le chemin de fer offre pour l'exécution de transports aussi délicats que ceux des animaux vivants et des viandes abattues, denrées éminemment périssables, tout un ensemble de garanties, de régularité et de sécurité, que l'automobile même avec un matériel perfectionné, ne peut arriver à assurer aux usagers.

## OBSERVATIONS PRÉSENTÉES PAR LE COMITÉ CENTRAL DES FABRICANTS DE SUCRE DE FRANCE.

Nous avons bien reçu votre lettre du 5 courant nous demandant un exposé de nos desiderata au sujet des transports par voie ferrée des marchandises intéressant notre industrie.

Cette question présente pour nous un grand intérêt étant donné que l'industrie sucrière utilise principalement des matières pondéreuses à faible valeur marchande par rapport au volume et qui sont transportées à petite distance. Elle se trouve par suite très frappée par les majorations successives de transport réalisées depuis quinze ans.

Ainsi, les tarifs spéciaux qui nous avaient été concédés avant la guerre, pour des raisons valables aujourd'hui encore, ont disparu et de ce fait, notre industrie a dû supporter des charges bien plus élevées que les autres industries.

Le tableau ci-joint vous montrera les prix de transport par tonne et par wagon de 10 tonnes, aux distances usuelles des produits utilisés principalement dans notre industrie en 1914 et actuellement. Pour les betteraves notamment, l'augmentation dépasse 1.000 p. 100 et pour les sucres et les pulpes, elle est de plus de 800 p. 100. Il ne faut pas s'étonner que dans ces conditions les sucreries abandonnent de plus en plus les transports par fer pour leur substituer ceux par camions ou par canaux.

Ce qui fait que ces majorations sont plus importantes pour nous que pour d'autres industries, c'est que, outre le fait de la disparition de tarifs spéciaux, nos transports se font surtout à petite distance et que l'incidence des frais accessoires se trouve ainsi plus sensible. C'est principalement sur cette augmentation excessive des frais accessoires que nous voudrions attirer votre attention en vous en montrant les conséquences particulièrement fâcheuses.

Pour les transports de betteraves qui se font actuellement à 6 et 10 kilomètres, les frais accessoires qui représentaient 0 fr. 285 par mètre cube en 1914, représentent maintenant 3 fr. 19 par tonne. Dans ces conditions, les fabricants ont tout avantage à faire transporter leurs betteraves sur des camions allant directement du champ à l'usine, ce qui évite en plus, souvent, un ou deux transbordements supplémentaires.

Pour les sucres, les répercussions de ces augmentations exagérées sont encore plus graves, car elles ne se bornent pas seulement à une majoration du prix de revient mais leurs conséquences affectent tout le marché du sucre.

En effet, autrefois lorsque ces frais étaient peu élevés, les fabricants expédiaient en grande quantité leurs sucres aux entrepôts de Paris. Le marché de Paris était ainsi un marché répartiteur, disposant de la marchandise cotée en Bourse et l'envoyait ensuite dans toute la France. Il s'ensuivait qu'il disposait d'une importante quantité de sucre, disponible de suite, et que les mouvements spéculatifs, basés sur la raréfaction de la marchandise disponible, étaient rares.

Pour prendre un exemple, les frais de transport du sucre de Cambrai à Paris n'étaient en 1914 que de 0 fr. 78 par sac; les frais de manutention d'entrée aux entrepôts n'atteignaient que 0 fr. 10 comme ceux de raccordement par fer, soit au total 0 fr. 98 par sac. Pour un sac d'une valeur de 40 francs, ils représentaient 2,45 p. 100 du prix de la marchandise. Ils sont actuellement de 7 fr. 92 pour le transport, soit un coefficient de 10,15; 0 fr. 522 pour la manutention d'entrée et 0 fr. 35 de raccordement par fer, soit au total 8 fr. 792, c'est-à-dire, pour le sucre à 220 francs, 4 p. 100 du prix de la marchandise.

Si l'on se borne aux seuls frais accessoires qui étaient avant guerre pour le sucre de 0 fr. 04 pour un transport de 100 kilomètres et 0 fr. 20 pour l'entrepôt, soit au total 0 fr. 24, ils sont maintenant de 0 fr. 752 pour le chemin de fer et 0 fr. 872 pour les entrepôts, soit au total 1 fr. 624 par sac.

Dans ces conditions, les fabricants jugent préférable de garder leurs sucres en usine ou dans les entrepôts de province, bien moins chers que celui de Paris, et de ne plus l'envoyer à Paris. Ils les expédient ensuite directement, le plus souvent par camions, sur le lieu de vente.

Il s'ensuit que la quantité de sucre disponible sur le marché de Paris est très faible (796.000 sacs actuellement contre 1.100.000 sacs en 1913 à la même époque pour une récolte à peu près équivalente); le marché est donc beaucoup plus étroit. Le marché de Paris ne joue plus le rôle répartiteur qui devrait lui appartenir et c'est en se basant sur les seuls sucres qui y sont disponibles qu'est établie la cote concernant l'ensemble de la production française.

Cette situation est directement imputable à l'exagération excessive des frais de transport et des frais accessoires qui paralyse les envois de sucre vers Paris. Il nous paraît qu'elle est également contraire à l'intérêt des réseaux et de l'Etat puisqu'elle enlève à la voie ferrée un transport important, par camions et par bateaux.

Nous estimons donc que la revision des tarifs concernant notre industrie, et tout particulièrement des frais accessoires, s'impose indubitablement afin d'assurer l'approvisionnement normal du marché de Paris et lui permettre de jouer le rôle répartiteur qui doit lui revenir.

**PRIX DE TRANSPORT PAR TONNE ET POUR WAGON DE 10 TONNES.**

	DISTANCES	1914	1933	AUGMENTATION
	Kilomètres.			p. 100
<i>Betteraves</i> .....	6	0 495	5 90	1.092
	10	0 635	7 40	1.065
	20	0 985	12 35	1.156
<i>Sucres bruts</i> ....	100.	6 41	59 95	835
<i>Mélasses</i> .....	50	3 90	26 65	583
<i>Pulpes</i> .....	10	0 80	7 40	825
	20	1 20	12 35	845
<i>Charbon</i> .....	100	4 30	32 55	657
<i>Pierres à chaux</i> ..	100	3 40	27 10	697

## D. — LES INDUSTRIES.

### OBSERVATIONS PRÉSENTÉES PAR M. LAMBERT-RIBOT,

*Délégué Général du Comité des Forges de France.*

Ces observations sont présentées au nom d'une industrie usagère des transports publics pour des produits volumineux et pondéreux de faible valeur relative. Nous proposons d'exposer ici des faits et des points de vue dont la Commission permanente doit être saisie pour pouvoir se prononcer sur l'ensemble du problème en connaissance de cause, mais nous n'entendons en aucune façon donner à ces observations le caractère de revendications en faveur d'intérêts particuliers.

Le problème posé offre de grandes difficultés. Pour des profanes, il peut sembler facile à régler d'un point de vue général; mais les techniciens reconnaissent la complexité du sujet. Cependant l'antagonisme des deux conceptions qui s'opposent est moins grand qu'on n'a cherché quelquefois à le faire apparaître en parlant ici de *monopole*, là de *liberté*.

Parmi la multiplicité des éléments à prendre en considération, nous en retiendrons trois : la capacité, la vitesse et les prix.

En ce qui concerne la *capacité*, il est certain qu'elle doit pouvoir répondre de façon satisfaisante et régulière aux besoins des usagers du mode de transport. Aussi nous ne pouvons trouver « particulièrement judicieuse », comme l'a exprimé M. WEIL devant la Commission permanente, la politique réalisée par le Gouvernement par l'arrêté du 26 août 1932 : les conditions dans lesquelles a été appliqué cet arrêté, l'étendue des limitations apportées à l'admission temporaire des bateaux étrangers en France ont empêché pendant plusieurs mois l'utilisation convenable du canal de la Moselle et les chemins de fer ont dû, pendant cette période, remédier pour nos usines au manque de bateaux.

Quant à la *vitesse*, M. WEIL prétend que la durée plus grande du trajet peut être un avantage; sans doute la lenteur du transport peut être sans inconvénient pour certaines matières premières, mais, dans la généralité des cas, nous pensons avec la brochure édictée par les transports automobiles que la vitesse permet « de multiplier l'emploi du capital de roulement et de réduire les stocks ».

Nous voulons particulièrement insister sur la question de *prix* qui est, à notre avis, l'élément essentiel à considérer.

Dans un régime de *monopole*, la recherche du prix de revient du transport est secondaire; la valeur de la marchandise peut être prise seule en considération.

Dans un régime de *concurrence* au contraire, la notion de prix de revient est essentielle, mais elle est complexe. On peut dire cependant que l'ensemble des recettes doit couvrir l'ensemble des dépenses, en comprenant dans les dépenses :

Le transport proprement dit;

Les frais généraux, ainsi que :

a. Le péage destiné à payer la voie;

b. Le déficit des lignes à trafic insuffisant.

a. Il est indispensable de comprendre tous ces éléments pour faire une comparaison équitable et rationnelle du point de vue de la puissance publique, c'est-à-dire de l'intérêt général. S'il y en a qui, dans certains cas, sont laissés de côté, on saura que c'est l'effet d'une subvention *délibérée* de l'Etat à certains modes de transport pour couvrir tout ou partie des dépenses d'intérêts et d'entretien. A ce point de vue, on doit reconnaître que les chemins de fer payent intégralement leurs voies; pour l'automobile, il est difficile de faire la part exacte des services publics dans l'ensemble de la circulation routière, mais on peut admettre qu'ils payent leur chemin de roulement dans une proportion équitable. Quant à la batellerie, les crédits prévus pour la navigation intérieure au budget général de l'exercice 1934 sont de 134 millions, alors que les impôts à sa charge n'atteignent pas 44 millions. Il est vrai que l'usager peut contribuer aux frais de la voie d'eau directement; c'est ce qui s'est passé pour le canal de la Moselle et le canal de la Sambre à l'Oise. M. WEIL admet cette contribution pour la création de nouvelles voies ou l'amélioration des voies existantes. Mais dans la généralité des cas, il n'en est pas ainsi et on comprend difficilement dans ces conditions que le secrétaire général de la Conférence des syndicats de la navigation intérieure puisse dire : « la navigation intérieure ne réclame aucune subvention », considérant qu'il s'agit purement et simplement de dépenses d'entretien du domaine public. Nous n'entendons pas d'ailleurs discuter le bien ou le mal fondé de ces subventions, mais simplement faire une constatation précise et nécessaire.

b. Un autre élément de comparaison réside dans le déficit des lignes à faible trafic, conséquence de l'obligation de desservir certains centres et de transporter partout dans les mêmes conditions et aux mêmes prix. L'autorail pourra peut-être diminuer ce déficit, mais il est probable qu'il ne l'annulera pas.

L'automobile a demandé la suppression de cette obligation de manière à rétablir ainsi l'égalité de la concurrence. Est-ce possible? Non, pour un service public, si l'Etat reconnaît qu'il y a intérêt public à l'existence de ce service. Comme l'a fait remarquer M. CELLE, les services déficitaires peuvent avoir d'ailleurs le caractère d'instruments de la prospérité publique.

Si l'on supprimait l'obligation en question, les usagers n'auraient d'autre ressource que de fréter à leurs frais d'autres modes de transport (voitures à volonté, camions hippo ou automobiles) au prix fort. La suppression de l'obligation n'est donc pas acceptable comme solution, mais cette obligation est une lourde charge.

Peut-être pourrait-on concevoir théoriquement une solution par un régime de *subventions spécialisées*. Mais où s'arrêterait-on? Il n'y a pas que les lignes déficitaires; il y a les lignes qui payent juste leurs frais et celles qui font plus ou moins de bénéfices. Or, qui empêcherait l'automobile de n'exploiter que les lignes les meilleures, sans avoir la charge des autres, et où serait l'égalité dans la concurrence?

Ceci ne veut pas dire que la concurrence même désordonnée et inéquitable n'a pas eu d'heureux effets immédiats en obligeant les réseaux et les pouvoirs publics à renoncer à de vieux errements; mais il faut voir aussi les conséquences lointaines d'un pareil état de choses. Ceci nous amène à la question de *l'établissement des tarifs*.

En admettant que l'ensemble des recettes doit couvrir l'ensemble des dépenses ainsi définies, chaque transport doit-il se faire au même prix et doit-il comprendre une même part de frais fixes? C'est la question des barèmes et des prix fermes et celle du transport au prix de revient partiel qui n'ont été jusqu'ici qu'effleurées. Elles ne sauraient être résolues d'une façon simpliste.

Evidemment le prix de revient d'un transport ne dépend pas de la nature ni de l'usage des marchandises transportées; d'où l'idée de tenir compte de la valeur de la marchandise et de ne pas surcharger indûment l'économie nationale. Les produits pondéreux ne pourraient évidemment pas supporter le prix moyen de 0 fr. 296 indiqué par les réseaux comme produit moyen de la tonne kilométrique en petite vitesse. D'où l'organisation de la tarification depuis 1887 jusqu'à la guerre. C'était un ensemble très complexe, mais qui assurait les échanges de façon rationnelle entre les divers centres de production et de consommation. L'essai d'unification des tarifs tenté après la guerre en relevant très peu les prix de transport des marchandises chères et au contraire en aggravant les autres d'un accroissement souvent bien supérieur à l'accroissement moyen, évalué à 40 p. 100 en moyenne, aboutit à une rupture des courants de trafic et des relations commerciales. Il est nécessaire en effet dans l'établissement d'une tarification d'avoir une politique économique et d'en faire l'application suivant les nécessités des régions et des industries. On le reconnut en particulier pour la métallurgie, pour laquelle, après des études approfondies, la tarification unifiée fit place en 1923 à une série de tarifs différents suivant les relations et destinés à rétablir entre les diverses régions métallurgiques la relativité d'avant-guerre. Qu'est devenu aujourd'hui cet équilibre, avec les modifications apportées depuis 1923 à certains tarifs et avec le développement des autres moyens de transport? Il est probable qu'une nouvelle étude serait nécessaire à ce point de vue.

En fait, tout le monde est d'accord pour admettre que les prix fermes et les barèmes spéciaux sont justifiés, lorsqu'il s'agit de lutter contre la concurrence étrangère soit de produits, soit de moyens de transport, ou lorsqu'on veut, en diminuant le prix d'un produit, développer sa consommation. Ils semblent moins justifiés quand ils ont pour but de lutter contre une concurrence de produits nationaux ou de moyens de transports nationaux. Il est à noter cependant que, dans une limite d'emploi raisonnable, les barèmes spéciaux et les prix fermes sont supérieurs au prix de revient partiel: ils sont donc payants et couvrent un certain pourcentage de frais généraux. Nous prendrons comme exemple le tarif P. V. 400, chapitre 12, appliqué aux combustibles minéraux en transit de Rouen à Bâle (656 kilomètres) par train de 600 tonnes, qui représente une taxe de 0 fr. 0512 par tonne kilométrique, donnant au chemin de fer une recette d'environ

35 francs par kilomètre-train, alors que le prix de revient partiel n'excède pas une quinzaine de francs. Dans le transport des minerais de fer (tarif P. V. 313, chapitre 12) de la région de Caen à la frontière belge, la taxe par tonne-kilométrique est de 0 fr. 035 et laisse au chemin de fer une recette de près de 50 francs par kilomètre-train, donc de beaucoup supérieure au prix de revient partiel.

Le prix de revient du chemin de fer apparaît ainsi dans ces cas particuliers comme très inférieur à celui du camion automobile, surtout quand il s'agit du prix de revient partiel de transports supplémentaires. C'est pourquoi la proposition qu'a faite M. BLUM de laisser le chemin de fer choisir le trafic qu'il peut faire avec bénéfice et d'abandonner le reste au camion, ne saurait être envisagée. Nous voyons au contraire que le camion prend le meilleur trafic et laisse le reste au chemin de fer.

La politique des barèmes spéciaux et des prix fermes est donc parfaitement justifiée sous réserve naturellement des conditions d'application, et de la place qu'on lui donne dans l'ensemble de la tarification.

Il faut tenir compte en effet de la question de l'écrémage du trafic. A ce sujet, il importe de distinguer : le camion privé, le camion occasionnel de louage qui ne sont pas ici en cause et le service public. Dans ce dernier cas, le camion automobile, pouvant choisir son courant de transport, prend les meilleurs, ceux sur lesquels le rail réalise les bénéfices les plus élevés, et peut donc le concurrencer avec succès, puisqu'il n'a pas les mêmes charges. Du seul fait de l'existence des transports routiers, l'Etat et le P.-O. ont dû abaisser les tarifs de la viande abattue de 15 à 17 p. 100.

L'automobile pourra même lui aussi dans certains cas jouer du prix de revient partiel.

Un régime de liberté absolue aboutirait fatalement pour les marchandises pondéreuses à un relèvement des tarifs actuels. En évaluant ce relèvement à un taux moyen de 15 p. 100 et en l'appliquant aux marchandises intéressant la métallurgie : minerais, combustibles, produits finis ou demi-finis, qui entrent respectivement pour 5 p. 100, 5 p. 100 et 10 p. 100 dans les recettes P. V. des réseaux, évaluées à 10 milliards, on trouve comme aggravation de charges pour la métallurgie :

Minerais .....	75 millions.
Combustibles .....	75
Produits métallurgiques .....	150
TOTAL.....	300 millions.

Sur une production de 6 millions de tonnes d'acier, dont 2 environ vont à l'exportation et ne peuvent, en raison de l'âpre concurrence qui règne sur les marchés extérieurs, supporter aucune augmentation, une surcharge de 300 millions donne 75 francs par tonne. Ce supplément devrait être supporté par le consommateur ou serait-il couvert par une subvention de l'Etat?

*Conclusion.* — La liberté aboutit à une concurrence inégale à cause des obligations imposées au chemin de fer, service public, et qu'on ne peut imposer à des entreprises automobiles fragmentées. La concurrence a pu avoir passagèrement d'heureux effets, mais elle aboutirait pour les transporteurs et pour la collectivité à des conséquences graves.

Les doubles emplois sont inutiles et conduiraient en fin de compte à de nouveaux monopoles après de grosses pertes, comme l'ont déjà montré de nombreux exemples de lignes automobiles concurrentes.

La solution du problème des transports nous semble résider dans une organisation réalisée par voie d'ententes. Les pouvoirs publics ont qualité pour provoquer la constitution de ces ententes et en prendre acte, comme cela s'est déjà réalisé d'ailleurs pour les ententes industrielles. On peut envisager pour ces ententes des formes diverses : locales, régionales, nationales, en leur accordant une certaine souplesse d'établissement et de modalités. Mais il faut que les intéressés sachent que leur conclusion ne peut être indéfiniment remise : les conséquences en seraient trop lourdes pour l'intérêt général. Leur carence appellerait fatalement l'intervention directe de l'Etat pour la réglementation, ce qui nous paraîtrait peu souhaitable et difficilement réalisable, étant donné la complexité du problème à résoudre.

**OBSERVATIONS PRÉSENTÉES PAR M. PARENT,**  
*Vice-Président du Comité Central des Houillères de France.*

---

Pour l'activité des transports, les combustibles minéraux constituent un des éléments principaux, sinon le plus important. Ils représentent, pour les chemins de fer, plus du quart du tonnage transporté en petite vitesse, pour la navigation intérieure plus du tiers du tonnage transporté.

Pour les consommateurs de combustibles, le prix du transport constitue une fraction très élevée du prix de revient au lieu de consommation. La charge du transport atteint couramment la moitié du prix départ d'un charbon industriel. C'est dire l'influence primordiale du coût du transport dans la limitation des zones d'écoulement à partir des centres de production.

. .

Pour le transport de ses produits, l'industrie houillère recourt, toutes les fois qu'elle le peut, aux services simultanés et complémentaires du rail et de la voie d'eau. La disposition du réseau de voies navigables ne laisse toutefois cette possibilité que pour une partie des expéditions du bassin du Nord et du Pas-de-Calais et de quelques charbonnages de la Bourgogne et du Centre. Pour les autres bassins, les conditions d'accès à la voie d'eau sont onéreuses — cas des mines lorraines — ou bien le recours au transport par eau se trouve complètement exclu. C'est par fer que s'effectuent nécessairement, pour la part de beaucoup la plus importante, les transports intérieurs de charbons.

La route n'est utilisée, au départ de la mine, que pour les livraisons locales.

. .

Comme les frets maritimes, les prix de transport en navigation intérieure ont une large faculté d'adaptation aux circonstances de trafic et de situation économique. Pour chaque transport, le prix est librement discuté; il y a, dans les centres importants d'expédition, un marché journalier des affrètements. Le matériel vide se porte sur les points où l'offre se manifeste la plus avantageuse; ses déplacements tendent à corriger les écarts de prix qui pourraient être excessifs.

Les prix de transport par fer résultent au contraire de tarifs homologués dont toute modification, lente et difficile, est subordonnée à une longue procédure administrative.

On était allé, vers la fin de la guerre, jusqu'à l'application générale d'un barème national unique pour tous les transports de combustibles

minéraux. Mais, temporairement masquée par les circonstances tout à fait anormales du moment, la nécessité s'est rapidement imposée d'apporter quelque souplesse dans une réglementation liée de façon aussi intime à la vie économique, aux besoins d'une activité industrielle et commerciale en constante évolution. On est ainsi revenu, pour les transports de charbons, à l'établissement de tarifs spéciaux imposés par les conditions économiques.

Au point de vue de la production des matières à transporter, la mine se trouve là où la nature a disposé le gisement; on n'en détermine pas librement l'emplacement comme pour une usine quelconque, en tenant compte des facilités de desserte. Si l'importateur de charbon peut choisir son port de débarquement, la mine ne peut changer son point d'expédition. La situation relative des centres de production et de consommation détermine des courants commerciaux. Les services de transport sont à cet égard en présence de situations de fait, géographiques et économiques, que la tarification doit nécessairement considérer comme les données élémentaires de problèmes pratiques à résoudre.

La considération, parfois mise en avant, d'un prix de revient moyen par tonne kilométrique sur l'ensemble des réseaux ne correspond qu'à un examen par trop superficiel de la question. Il faut, en réalité, tenir compte du prix de revient effectif d'un transport envisagé, c'est-à-dire du profil et de l'équipement de la ligne, de l'importance et de la régularité du trafic, de la possibilité d'avoir des trains lourds sur un long trajet sans rupture de charge, des facilités d'utilisation du matériel vide, etc. Un même tarif kilométrique laissant une perte sur une ligne accidentée à faible trafic procurera au transporteur un bénéfice qui peut être substantiel sur une ligne plate à gros débit pour la houille, marchandise lourde dont la production journalière par la mine fournit des courants réguliers de fort tonnage.

L'affirmation *a priori* qu'un transport est déficitaire parce qu'effectué à un tarif inférieur au barème général ne tient pas compte des réalités.

La perte de trafic résultant d'un prix trop élevé peut être en faveur d'autres moyens de transport concurrents, la voie d'eau ou la route; il y a, dans ces cas, un judicieux équilibre à rechercher, sous le contrôle des pouvoirs publics, pour la meilleure utilisation des moyens de transport. La perte de trafic peut être aussi en faveur d'intérêts étrangers : par exemple la perte de transport d'une mine sur un centre industriel maritime recevant du charbon étranger importé sous pavillon étranger; le réseau n'en doit pas moins, sans percevoir à cette occasion aucune recette, diriger sur le port du matériel vide pour y assurer le transport vers l'intérieur des autres marchandises débarquées.

Ayant à tenir compte de toutes les circonstances de fait, des courants commerciaux entre régions à desservir, la tarification des transports de combustibles minéraux ne peut être convenablement adaptée que par le recours à des tarifs spéciaux.

\*  
\* \*

La chute profonde des frets maritimes, accentuée par la dépréciation de la livre, apporte un avantage considérable aux importations de charbons étrangers par voie maritime. En outre, des tarifs par fer très réduits ont été institués à l'étranger pour favoriser l'exportation

des charbons : parmi beaucoup d'autres, le cas Silésie-Gdynia est le plus typique, avec 12-francs pour 600 kilomètres.

A l'intérieur, les tarifs de transport par fer sont restés constants depuis 1928, constituant un des seuls éléments de prix qui n'ont pas marqué de baisse depuis la crise mondiale.

Cette disparité d'évolution aggrave la situation relative des charbons français, de façon d'autant plus notable que la concentration des trois quarts de la production indigène aux confins Est et Nord du pays impose de longs trajets par fer à une proportion élevée des charbons français.

Bénéficiant des baisses superposées du prix de vente fob étranger et du coût de transport maritime, l'industriel consommateur demande à la mine française de réaliser une réduction comparable du prix rendu. Avec un coût de production plus élevé qu'à l'étranger, la mine française est incapable de suivre le mouvement; la seule baisse du prix de vente départ ne peut compenser l'absence de réduction du coût du transport, et il en résulte un très lourd handicap pour l'écoulement des charbons français.

Les services intérieurs de transport ont à tenir compte de la baisse des prix extérieurs de transport, qui leur impose des corrections de prix pour empêcher des pertes de trafic intérieur, au profit de l'importation et de services étrangers de transport.

\* \* \*

Ces constatations dégagent d'elles-mêmes plusieurs observations de l'industrie houillère, obligée plus que toute autre à l'utilisation à peu près exclusive des services de transport par fer et par eau, et dont l'activité est subordonnée à un fonctionnement satisfaisant de ces services aux conditions les moins onéreuses.

A. Nécessité d'une réglementation moins rigide, plus commerciale, plus rapide, en matière de tarification des transports par fer.

Au point de vue industriel et commercial, il est indispensable que les tarifs puissent être adaptés très rapidement aux conditions économiques en évolution constante et profonde, en fonction des besoins, pour permettre aux chemins de fer de remplir au mieux leur rôle d'outil de transport au service de l'activité économique.

Au point de vue de l'organisation générale des transports, une certaine réglementation — dans les cas où elle sera possible pour les transports de l'intérieur — laissera nécessairement une notable liberté aux autres modes de transport. C'est bien la réglementation par voie ferrée qui doit être largement assouplie et commercialisée.

B. Nécessité de tarifs spéciaux pour les transports de combustibles minéraux, en considération des relations entre centres de production et de consommation.

C. Impossibilité absolue d'envisager un relèvement quelconque des tarifs de transport par fer pour les combustibles, marchandise lourde pour laquelle les frais de transport ont une influence particulièrement élevée sur le prix de revient au lieu de consommation.

Dans la situation actuelle, la très forte baisse des prix des charbons étrangers ne peut être réalisée au même degré sur le prix de revient de la production française, en raison de la divergence des économies des divers pays; la chute considérable des frets maritimes, de l'ordre

de 40 p. 100, l'application de tarifs réduits pour l'exportation, ajoutent en faveur des charbons étrangers un avantage que n'ont pas les charbons français transportés à des tarifs restés constants. De tous les éléments du prix de revient chez le consommateur, le coût du transport intérieur est le seul qui n'ait marqué aucune réduction depuis la crise. Il y a là, pour la production française, un lourd handicap, ajouté à d'autres, qui exigerait des baisses de tarifs et pour le moins interdit radicalement toute augmentation, qui serait en réalité désastreuse pour tous.

D. Obligatoirement liée au transport par fer pour les trois quarts, parfois pour la totalité de sa production, l'industrie houillère est obligée plus que toute autre de mesurer l'incidence relative du coût de transport par rapport à la valeur du produit. Et cette incidence est très élevée.

Indépendamment de tous les avantages résultant de transports massifs et réguliers, effectués par suite à moindre prix de revient, la tarification du charbon doit nécessairement tenir compte de la valeur de la matière, de sa faculté de supporter une charge de transport.

La tarification des marchandises *ad valorem* a été critiquée. Il est possible qu'il y ait certains excès dans l'application. Il n'en faut pas moins retenir la considération de limite de charge supportable par une matière en fonction de sa valeur. L'oubli de cette notion pratique aboutirait à la condamnation du transport de certaines matières. Il aurait pour conséquence certaine, au point de vue des transports, des pertes de trafic au profit de la voie d'eau ou d'organismes extérieurs de transport de combustibles importés.

Toute solution envisageant un relèvement éventuel des tarifs de charbons pour compenser des abaissements sur d'autres matières de valeur plus élevée, dans l'espoir de les conserver au chemin de fer, se bute à une impossibilité de fait qui ne doit pas être perdue de vue.

E. La navigation intérieure se plaint de la concurrence des transports parallèles par fer.

L'industrie houillère n'a pas à faire de choix *a priori* entre les deux modes de transport. Elle les utilise, et tient à les utiliser, conjointement, pour des besoins de ravitaillement qui ne sont d'ailleurs pas identiques.

Un des principes de la tarification a été le maintien systématique d'écart appréciables entre les prix par fer et les prix de navigation. Nous ne critiquons pas l'application de ce principe, dans la mesure où l'écart de prix se borne à tenir compte d'avantages relatifs du transport par fer, plus rapide et permettant des expéditions de tonnages différents.

Nous ne pourrions admettre qu'un transport par fer bien organisé soit contenu par la tarification dans des zones élevées de prix pour la défense artificielle d'une navigation insuffisamment organisée, de prix de revient chargé par une rotation trop lente du matériel, et ainsi dispensé d'accomplir les progrès nécessaires pour empêcher son déclin.

L'écart de prix ne peut être basé que sur les conditions d'une navigation intérieure tirant réellement le meilleur parti des possibilités dont elle dispose et constamment soucieuse de participer à l'amélioration générale des transports. Il appartient aux pouvoirs publics d'arbitrer des solutions appropriées, en fonction de ces données et en considération des intérêts généraux de l'économie du pays.

**OBSERVATIONS PRÉSENTÉES PAR M. LHESPITAOU,**  
*Secrétaire Général de la Fédération Industrielle des Matériaux  
de Construction.*

---

En sa qualité de représentant d'usagers importants du chemin de fer, de la voie d'eau et du camion pour l'acheminement des matières pondéreuses fabriquées par ses adhérents, la Fédération industrielle des matériaux de construction n'a pas à prendre position dans la discussion relative à la coordination de ces divers moyens de transport.

Elle demande, toutefois, le maintien, par le chemin de fer, de la tarification *ad valorem* qui, comme l'ont fait observer très judicieusement les réseaux, s'est avérée conforme à l'intérêt général, non seulement du point de vue social, mais encore du point de vue économique.

Elle est, d'autre part, hostile à toute augmentation de la majoration générale des tarifs en raison d'une part, de ce que les exportations de matériaux tels que ardoises, plâtre, pierre à plâtre, pierre de taille, craie, blanc de craie, ciments, etc., ne manqueraient pas d'en souffrir et, d'autre part, de ce que le marché intérieur, actuellement approvisionné en partie par des arrivages étrangers venant par eau sur matériel non français (chaux, pavés, pierres à macadam, sables, etc.), se trouverait encore plus largement ouvert à la concurrence des autres pays (voir en annexe le tableau des importations et exportations de matériaux).

Elle pense qu'avant d'en arriver à une telle solution, il convient de prendre toutes autres mesures utiles et, parmi celles-ci, elle se permet de signaler à l'attention du Conseil National Economique la revision des tarifications préférentielles (prix fermes ou barèmes spéciaux) dont les réseaux font, à son sens, un usage souvent irrationnel.

Une tarification préférentielle peut se justifier dans certains cas, notamment lorsqu'il s'agit, ou de permettre à l'industrie nationale de défendre son marché intérieur contre la concurrence étrangère, ou encore d'acheminer sur un centre de consommation les produits dont ce centre est dépourvu en totalité ou en partie.

Ainsi, par exemple, on comprend qu'il y ait tout intérêt, pour l'économie nationale en général et pour les réseaux français en particulier, à appliquer un tarif de faveur :

*a.* Aux expéditions de pavés français faites du Massif central, de la Bretagne ou des Vosges à destination de la Région parisienne, pour lutter contre la concurrence des pavés scandinaves venant par eau sur matériel étranger;

*b.* Aux ardoises et aux pierres de taille des différents centres de production en France à destination de ladite région qui en fait une consommation importante non couverte par une production régionale

et qui ne peut le faire que si le prix rendu qui lui est consenti n'est pas prohibitif.

On ne voit pas, par contre, ce que peut gagner le pays à permettre l'application de tarifications préférentielles, d'un centre de production quelconque à destination de centres de consommation déjà pourvus de moyens suffisants de production. Les tarifs de l'espèce ne peuvent qu'avoir un résultat : celui de faire baisser le prix de transport de la voie concurrente (eau ou camion) en même temps que le prix de vente pratiqué par la production locale ou régionale. Les réseaux ne transportent pas davantage mais ils le font à un prix plus bas. Ils portent ainsi préjudice à la voie concurrente et à la production locale ou régionale. Non seulement ils n'en tirent aucun profit, mais ils creusent au contraire leur déficit.

Or, l'on constate que malgré les protestations élevées par les groupements intéressés d'usagers, de très faibles réductions sur le tarif courant ont été accordées aux pavés, à certains centres de production d'ardoises et aux pierres de taille expédiés à destination de la région parisienne dépourvue de production régionale, tandis qu'au contraire de très forts rabais ont été consentis aux produits céramiques, alors que ladite région en produit en abondance.

Il en est résulté une situation extrêmement critique pour les producteurs de produits céramiques de la région parisienne qui, handicapés par leur prix de revient, beaucoup plus élevé que celui de la province, ont eu à lutter, en outre, contre le dumping intérieur pratiqué par leurs concurrents. L'inégalité de traitement entre les différents matériaux a causé, par ailleurs, un préjudice certain aux produits de carrière désavantagés au profit de leurs concurrents directs de terre cuite.

Les industriels, victimes de cette injustice, ont élevé en vain les protestations les plus véhémentes contre ce qu'ils considèrent comme un abus. Ils en sont arrivés sur ce point à un état d'excitation tel, que, malgré les intérêts qui s'opposent en la circonstance, les organisations syndicales qui les représentent n'ont pu rester neutres dans un conflit qui a pris un caractère extrêmement aigu.

Les réseaux soutiennent que les tarifications préférentielles en question ont une influence certaine sur le trafic. A l'appui de leurs affirmations, ils citent des chiffres qui montrent que :

a. De 1928 à 1930 — période pour laquelle une tarification exceptionnellement basse a été appliquée sur la région parisienne — le trafic a sensiblement augmenté;

b. Depuis le 1<sup>er</sup> novembre 1932 — date à laquelle cette tarification a été légèrement relevée — le trafic a baissé par rapport à la période correspondante de 1931-1932.

A ceci, les industriels lésés répondent que les fluctuations de trafic en question sont dues, non à la modification du tarif, mais à l'activité de la construction. A l'appui de leurs affirmations, ils citent les chiffres de la consommation et ils soulignent que le fléchissement de trafic dont se plaignent les réseaux a été amorcé bien avant la hausse appliquée au 1<sup>er</sup> novembre 1932. Ils en concluent que les concessions faites par les réseaux sur le tarif courant l'ont été en pure perte et n'ont eu d'autre résultat que d'augmenter leur déficit.

De leur côté, les exploitants de carrières victimes de la concurrence étrangère se plaignent amèrement de ce que les réseaux ne fassent pas, dans leur intérêt, l'effort nécessaire pour leur permettre d'écouler normalement leur production sur le marché intérieur.

En présence de cette controverse, la Fédération industrielle des matériaux de construction a essayé de se faire une opinion à la lumière des faits. Elle a comparé les chiffres du trafic à ceux de la consommation, en tenant compte de l'activité de la construction aux époques considérées (voir tableau joint). Elle a, ainsi, été amenée à conclure, de la nouvelle expérience des tarifications préférentielles qui se poursuit depuis 1928, que des mesures doivent être prises, d'une part, pour éviter que les réductions consenties ne se retournent contre les réseaux et contre l'économie générale du pays, et, d'autre part, pour veiller à ce que, par contre, elles produisent leur plein effet lorsqu'il s'agit de permettre à l'économie nationale de soutenir la lutte contre la concurrence étrangère.

Elle a l'impression très nette qu'en ce qui concerne les industries qu'elle représente si les tarifications préférentielles irrationnelles étaient supprimées et remplacées par une tarification unique, dont les bases seraient à déterminer, les réseaux y trouveraient un supplément de recettes très appréciable et de nature à les dispenser de toucher à la majoration générale des tarifs.

En bref, elle demande une tarification commerciale courante, la plus basse possible, corrigée, lorsque l'économie nationale l'exige, par des tarifications spéciales conformes aux intérêts des transporteurs, des usagers et du pays.

## ANNEXE N° I.

### COMMERCE EXTÉRIEUR DES MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION.

#### I. — Importations.

	TONNES
Kaolins .....	70.000
Briques .....	100.000
Tuiles .....	2.500
Pierres de taille ....	75.000
Pavés .....	310.000
Pierres concassées ..	700.000
Plâtre .....	5.000
Chaux : 500.000 } .....	750.000
Ciments : 250.000 } .....	
Autres matériaux .....	1.400.000
	<hr/>
	3.412.500

Soit 3.400.000 tonnes en chiffres ronds.

#### II. — Exportations.

	TONNES
Ardoises .....	40.000
Plâtre et pierre à plâtre .....	275.000
Pierres de taille.....	115.000
Craie et blanc de craie .....	100.000
Chaux : 165.000 } .....	740.000
Ciments : 175.000 } .....	
Briques .....	55.000
Tuiles .....	111.000
Autres matériaux ...	350.000
	<hr/>
	1.786.000

Soit 1.800.000 tonnes en chiffres ronds.

ANNEXE N° II.

TRAFFIC, CONSOMMATION ET PRIX DES MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION  
SUR LA RÉGION PARISIENNE.

PÉRIODES.	TRAFFIC FER.		CONSOMMATION.		TRAFFIC EAU (1).		MERCURIALES.	
	TONNAGE.	POUR CENT (2).	TONNAGE.	POUR CENT (2).	TONNAGE	POUR CENT (2)	DATES	PRIX.
	<i>E<sub>n</sub></i> 1.000 t.		<i>E<sub>n</sub></i> 1.000 t.		<i>E<sub>n</sub></i> 1.000 t.			
1928... ..	119	"	870	"	214	"	Sept. 1928.	245
1929.....	322	+ 170	1.110	+ 28	242	+ 13	Juillet 1929.	285
1930.....	668	+ 107	1.573	+ 41	327	+ 35	Août 1930.	315
1931.....	550	- 16	1.686	+ 7	317	- 3	Juillet 1931.	280
1932 (1 <sup>er</sup> tri- mestre)...	118	"	95	"	"	"	Avril 1932.	230
1933 (1 <sup>er</sup> tri- mestre)...	72,4	- 38	63,4	- 33	"	"	Nov. 1933..	175

Remarques.

I. De 1928 à 1931, la consommation de la région parisienne a augmenté de 1.686 — 870 = ..... 816.000 tonnes.

tandis que le trafic n'a augmenté que de :

(550 — 119) + (317 — 214.[3]) = ..... 534.000

La production parisienne s'est donc accrue de.... 282.000 tonnes.

Pendant cette période, le manque de produits a été notoire dans toute la région parisienne. La consommation a dû s'adresser à la province pour satisfaire à ses besoins. Elle l'aurait fait au tarif commercial courant. Les mercuriales de prix en sont un témoignage. Les réseaux ont donc manqué à gagner en abaissant leurs tarifs.

II. L'offre a été supérieure à la demande vers fin 1930. La lutte de prix s'est engagée à ce moment (voir les mercuriales), et aussitôt le trafic a fléchi bien que la consommation ait augmenté jusqu'à la fin de l'année 1931, et bien que le tarif n'ait pas été modifié. Les fluctuations de trafic ne sont donc pas dues au tarif.

III. L'amplitude des variations du trafic est beaucoup plus pronon-

(1) De chaux, ciments, plâtre et produits céramiques, du Nord sur Paris.

(2) Par rapport à la période précédente.

(3) En réalité, l'augmentation du trafic eau en produits céramiques est moindre puisque ces chiffres comprennent, non seulement les produits céramiques, mais aussi les liants hydrauliques.

cée que celle des variations de la consommation. Cela tient à ce que la production régionale a un potentiel déterminé basé sur une consommation normale. En période d'activité intense, donc anormale, comme celle de 1928 à 1931, elle ne suffit pas à la demande, et c'est la province qui fait l'appoint. En période de crise, comme c'est le cas actuellement (1), elle défend son marché pour écouler sa production, et il est donc tout à fait normal que la baisse du trafic soit supérieure à celle de la consommation. Les variations de tarif n'ont rien à voir à cela. La hausse du tarif préférentiel au 1<sup>er</sup> novembre 1932 n'a donc pas eu pour résultat de faire baisser les recettes des réseaux, mais au contraire de les faire augmenter.

La comparaison des mercuriales actuelles à celles de 1928, époque à laquelle le tarif préférentiel n'existait pas, montre que ce sont les industriels de la région parisienne qui font les frais de la lutte qui se poursuit.

---

(1) La crise actuelle n'est pas une crise de sous-consommation. Elle résulte du déséquilibre entre l'offre et la demande, laquelle peut encore être considérée comme à peu près normale.

## OBSERVATIONS

### DE LA FÉDÉRATION DES CHAMBRES SYNDICALES DES FABRICANTS DE CHAUX ET CIMENTS DE FRANCE.

---

La Fédération des Chambres syndicales des fabricants de chaux et ciments de France, représentant un nombre important d'usagers du chemin de fer, de la voie d'eau et du camion, ne saurait prendre position dans la discussion relative à la coordination de ces divers moyens de transport.

Elle se déclare hostile à une majoration générale des tarifs de transport par fer, puisqu'elle aurait pour conséquence :

D'aggraver considérablement les charges des fabricants;

De faciliter la concurrence étrangère, principalement celle de la Belgique.

En ce qui concerne les tarifs préférentiels, elle reconnaît qu'ils peuvent se justifier dans certains cas : lorsqu'il s'agit notamment de permettre à la production nationale de défendre son marché intérieur contre la concurrence étrangère; ou d'acheminer certaines matières premières et produits fabriqués vers des centres de consommation dépourvus de moyens suffisants de production.

Elle donne, toutefois, ses préférences à la formule suivante :

« Lorsqu'un tarif courant s'avère trop élevé, procéder à son abaissement, mais en le rendant applicable à tous et à toutes les relations, de façon à ne léser personne. »

### 3° LES SERVICES PUBLICS.

#### OBSERVATIONS PRÉSENTÉES PAR M. MOUCHET,

*Directeur de l'Administration départementale et communale  
au Ministère de l'Intérieur.*

EXTRAIT DU COMPTE RENDU ANALYTIQUE DE LA SÉANCE DE LA COMMISSION  
PERMANENTE DU 4 DÉCEMBRE 1933.

M. MOUCHET tient d'abord à rendre à M. JOSSE l'hommage qui lui est dû pour le remarquable rapport qu'il a présenté à la Commission permanente du Conseil national économique et qui constitue une excellente base de discussion.

Il apporte l'accord de son Administration sur la nécessité impérieuse de mettre fin à l'anarchie actuelle des transports et de les coordonner au mieux de l'intérêt général, en s'efforçant de concilier les divers intérêts en présence : ceux de l'Etat, des départements, des communes, des compagnies de chemins de fer d'intérêt général et d'intérêt local, des exploitants de réseaux de tramways et d'autobus urbains et suburbains, des entreprises de services de transports par automobiles et aussi ceux des usagers.

Il ne lui paraît pas utile, après les exposés aussi substantiels que brillants qui ont été faits devant le Conseil national économique, de reprendre le problème dans son ensemble, mais seulement de l'envisager du point de vue des rapports de celui-ci avec l'Administration de l'Intérieur. Il appartient en effet plus particulièrement au Ministère des Travaux publics, et, éventuellement, au Ministère de l'Air, d'envisager les moyens propres à mettre fin à la concurrence abusive qui peut être faite aux grands réseaux, ainsi qu'aux voies d'intérêt local, par les services de transports automobiles, la batellerie motorisée et les lignes aériennes.

Toutefois, le Ministère de l'Intérieur ne saurait se désintéresser de la question d'autant que l'exercice de son autorité de tutelle sur les collectivités départementales et communales l'a conduit à constater l'incidence fâcheuse de la situation actuelle sur celles-ci.

Les départements et subsidiairement les communes ont, notamment en ce qui concerne les voies ferrées d'intérêt local, engagé des capitaux considérables pour l'établissement de celles-ci et sont intéressés à leur exploitation. Les raisons d'intérêt public qui ont guidé les Conseils généraux (il faut entendre par là le souci de desservir toutes les régions du département, que les lignes soient d'un rapport fructueux ou bien déficitaires) ont entraîné en temps normal des dépenses élevées pour les budgets départementaux.

Mais, depuis que les transports automobiles sur route, plus souples, plus rapides, mieux adaptés sans doute aux besoins des populations, se sont développés en toute liberté et, à dire vrai, en toute licence, et qu'ils ont fait à la rigide voie ferrée une concurrence effrénée, les recettes des sociétés concessionnaires ont fléchi dans de considérables proportions et les budgets départementaux en supportent des conséquences qui sont lourdes aux contribuables, toutes les exploitations de ce genre voyant chaque année augmenter leur déficit.

La situation est la même pour les communes qui ont accordé des concessions de tramways urbains ou suburbains et qui, par suite du déficit des sociétés exploitantes, sont mises en posture difficile.

Un autre élément provenant de la circulation intensive de nombreux services routiers concurrents, aggrave la situation financière des départements et des communes : c'est l'usure anormale des routes résultant de la liberté qui est laissée à n'importe qui de lancer sur les routes des véhicules de transport en commun, de plus en plus lourds, encombrants et rapides, sans que la plupart du temps la nécessité en soit justifiée.

Peut-être les taxes fiscales nouvelles, établies par la loi de finances du 31 mars 1933 (taxes au poids et à l'encombrement) freineront-elles un peu les initiatives imprudentes, tout en tendant à rétablir, imparfaitement d'ailleurs, une égalité entre les charges fiscales, entre les chemins de fer et les entrepreneurs de services automobiles.

Il n'en est pas moins vrai que l'Administration est en droit de se demander si, étant donné que les subventions industrielles pour dégradations extraordinaires aux chemins vicinaux peuvent être imposées à certains usagers anormaux de ces voies publiques, s'il ne serait pas expédient et désirable de soumettre les entreprises libres de transports sur route — c'est-à-dire non subventionnées ni concédées — à une redevance par kilomètre-voiture. Cette redevance permettrait de faire face plus aisément, dans l'avenir, aux charges budgétaires écrasantes qu'exigera l'entretien et même la transformation partielle de ces voies publiques dont les usagers les plus coûteux se trouvent être justement les services de transports automobiles.

Pour ces raisons il importe, d'une part, que le capital « fer », qui représente une part importante de la fortune nationale, ne soit pas sacrifié à des concurrences abusives, et, d'autre part, que le capital « route » soit protégé. C'est pourquoi la coordination de tous les services empruntant le fer et la route doit être impérieusement recherchée.

Des ententes pourront sans doute intervenir entre les intéressés, mais quelles qu'elles soient elles ne sauraient être suffisantes si elles ne s'harmonisent pas avec une réglementation nécessaire. A l'heure actuelle les pouvoirs réglementaires en la matière sont nettement insuffisants : la démonstration n'en est pas à faire.

Il paraît à l'Administration de l'Intérieur que le régime indispensable doit être celui de l'autorisation comportant, après avis de commissions départementales chargées de coordonner les intérêts en présence, toutes les sujétions qui auront pour effet de faire des services de transports automobiles offerts au public de véritables services publics, c'est-à-dire comportant l'obligation d'assurer un service régulier, avec des horaires fixes, des tarifs homologués et la couverture des risques des usagers.

Une hésitation toutefois est permise sur le point de savoir si une simple modification du Code de la route est suffisante — comme base juridique — pour opérer cette coordination et établir ce nouveau

régime administratif. Il est à remarquer, en effet, que l'article 1<sup>er</sup> de la loi de 1851 sur le roulage stipule expressément que les voitures de messageries pourront circuler librement sur les voies publiques sous simple réserve de se soumettre, notamment en ce qui concerne les conditions de sécurité des véhicules, aux prescriptions des règlements d'Administration publique. Or, le Code de la route constitue bien un règlement d'administration publique pris en vertu de la loi de 1851.

Sans doute, les préfets et les maires peuvent toujours, en vertu de leurs pouvoirs de police, prendre des mesures plus rigoureuses que celles qui sont prescrites par le Code de la route, qui a le double caractère de règlement d'administration publique et de règlement général pris en vertu du pouvoir réglementaire du chef de l'État. Mais ces conditions plus rigoureuses des règlements locaux peuvent être contraires au principe de la liberté de circulation posé par la loi elle-même. Il semble qu'une loi serait désirable pour sanctionner la réglementation nouvelle qu'entraînera la coordination des différents modes de transports publics.

Quoi qu'il en soit, et pour conclure, la nécessité de cette coordination s'impose de toute urgence. Elle ne sera obtenue, du point de vue qui préoccupe mon administration, que si les divers modes de transports sont soumis à des conditions fiscales d'exploitation sensiblement comparables et soumis, dans l'intérêt général, au régime de l'intervention de l'autorité supérieure.

## OBSERVATIONS PRÉSENTÉES PAR M. QUENOT,

*Directeur du Service Central au Ministère des P. T. T.*

---

La poste est l'auxiliaire de toutes les activités individuelles ou collectives. Son action s'étend, sans jamais s'arrêter, aux points les plus reculés du Territoire et son rôle est de transporter fidèlement, avec ponctualité, dans le moindre délai et au plus bas prix, les lettres, papiers d'affaires, journaux, imprimés, petits colis de marchandises et plus de toute sorte qui lui sont confiés journalièrement par millions.

Pour assurer sa mission, la Poste ne dispose généralement pas de moyens de transports qui lui appartiennent en propre; elle utilise tous les moyens de locomotion rapides existants, et fait tour à tour ou simultanément usage du chemin de fer, de la route, de l'avion, du paquebot.

### 1<sup>re</sup> PARTIE.

#### **a. La Poste est un gros usager du chemin de fer.**

La Poste est avant tout tributaire du chemin de fer pour le transport du trafic journalier à grande et à moyenne distance.

On donnera une idée de l'importance de ce trafic, en indiquant que la Poste transporte par an plus de 6 milliards de correspondances de toute nature d'un poids total de 167.000 tonnes. Le nombre de sacs d'objets de poste échangés entre les bureaux s'élève à 159 millions.

Pour le transport et l'acheminement vers les points de destination, la Poste utilise soit des bureaux ambulants qui assurent en cours de transport dans des wagons spécialement aménagés et appartenant à l'Administration des Postes le tri et la répartition des correspondances, principalement sur les grandes artères, soit des services de courriers-convoyeurs qui fonctionnent généralement dans un ou deux compartiments de voyageurs ordinaires, sur les lignes secondaires et dans les trains omnibus.

Les bureaux ambulants, au nombre de 172, effectuent environ 36 millions de kilomètres par an, et la distance parcourue annuellement par les courriers convoyeurs est de l'ordre de 100 millions de kilomètres. L'Administration des Postes possède en toute propriété 1.050 wagons-poste.

Ces chiffres donnent une idée suffisante de la masse du trafic postal, mais laissent dans l'ombre le caractère essentiel de ce trafic qui est son *extrême division* résultant de la multiplicité des points de départ et de destination. Il intéresse tous les réseaux et toutes les lignes, car partant des grands centres, la masse du courrier se divise et se subdivise entre toutes les artères pour aboutir chaque matin aux 12.000 gares du territoire et, inversement, les missives collectées journalle-

ment dans plus de 100.000 boîtes se rejoignent aux embranchements pour former le vaste courant drainé par les voies principales vers les grands centres.

### **b. La Poste est un gros usager de la route.**

La Poste est aussi un gros usager de la route. Elle fut d'ailleurs la première à organiser des moyens de transport réguliers sur route, jusqu'au jour où la malle-poste fut détrônée par le chemin de fer.

Mais, malgré le développement du rail, la Poste a dû conserver des milliers de services de transport de dépêches par la voie de terre chargés de *réunir ses bureaux aux gares de raccordement*. Pour ces transports de gare à bureau, véritables services de prolongement, la Poste utilise tous les moyens de locomotion depuis le courrier à pied ou à bicyclette jusqu'aux services automobiles libres ou subventionnés en passant par les courriers en voiture hippomobile.

En principe, si aucun service subventionné n'existe sur le parcours qui l'intéresse, la Poste s'adresse à l'initiative privée pour ses transports par la voie de terre, soit qu'elle traite de gré à gré pour les entreprises de faible importance, soit qu'elle mette les services plus importants à l'adjudication.

Modifiant sa formule traditionnelle, elle a créé depuis peu, là où n'existait aucun service de transport public, des services de poste automobile rurale dont le but essentiel est l'amélioration du service postal, mais qui, accessoirement, assurent le transport des voyageurs et de la messagerie.

Au total, les distances parcourues annuellement par les 15.000 à 16.000 courriers de la voie de terre se répartissent comme suit :

Courriers à pied.....	9.900.000	kilomètres.
Courriers en voiture.....	12.500.000	
Services automobiles subventionnés...	3.650.000	
Services de poste automobile rurale...	5.050.000	
Courriers en automobile .....	22.400.000	

Si l'on ajoute que l'Administration ne saurait rester indifférente à la sécurité des 50.000 facteurs qui cheminent chaque jour sur toutes les routes de France, c'est dire que la question des transports sur route l'intéresse au premier chef.

### **c. La Poste devient est un gros usager de l'avion.**

Dès qu'un progrès nouveau est réalisé dans la technique des transports, la Poste se doit de l'utiliser pour l'écoulement plus rapide de son trafic, dans l'intérêt de sa clientèle.

C'est ainsi que l'avion a été utilisé pour le transport du courrier dès qu'il est apparu capable d'assurer des liaisons régulières.

Depuis sa naissance, et en dépit de la crise économique, la Poste aérienne voit son trafic croître d'une manière incessante. Le fret postal aérien acheminé par les lignes françaises atteint pour le moment près de 90.000 kilogrammes par an, et l'on appréciera l'importance du service rendu si l'on remarque que la plupart des objets transportés sont des lettres missives pesant moins de 5 grammes.

2<sup>e</sup> PARTIE.

**Situation actuelle de la Poste  
vis-à-vis des entreprises de transport.**

I. — SITUATION JURIDIQUE.

La Poste, nous venons de l'indiquer, utilise tous les moyens de transports pour acheminer le courrier qui lui est confié; mais l'intérêt général exigeant que le service postal fonctionne dans des conditions de régularité absolue, et au meilleur prix pour l'usager, l'Administration des P. T. T. jouit, à l'égard des entreprises de transport par fer ou subventionnées, d'un certain nombre de prérogatives dont il n'est pas sans intérêt de rappeler l'origine.

1<sup>o</sup> *Chemins de fer d'intérêt général.* — La Poste avait autrefois la haute direction des convois qui circulaient sur tout le territoire et qui assuraient à la fois l'acheminement des correspondances postales et le transport des voyageurs, et au meilleur prix pour l'usager, l'Administration des P. T. T. jouit, à l'égard des entreprises de transport par fer ou subventionnées, d'un certain nombre de prérogatives dont il n'est pas sans intérêt de rappeler l'origine.

La révolution opérée dans l'industrie des transports et dans le régime économique par l'établissement des chemins de fer, modifia complètement cette situation. Au moins jusqu'à l'extension toute récente des services automobiles, on a pu dire à bon droit que l'établissement d'une voie ferrée avait pour effet de monopoliser entre les mains de l'exploitant presque tous les transports, et de supprimer, par conséquent, toute concurrence sur les parcours directement desservis par le rail. Les malles-poste qui avaient remplacé les courriers de la poste aux chevaux disparurent au fur et à mesure du développement des réseaux de chemins de fer et la poste fut conduite par les circonstances à utiliser, pour la transmission du courrier confié à ses soins, les services réguliers vers lesquels affluaient les voyageurs et les marchandises.

Toute concurrence étant donc supprimée sur les parcours des voies ferrées naissantes, la poste se serait inéluctablement trouvée à la merci des Compagnies concessionnaires si l'Etat n'avait pris soin d'insérer dans le cahier des charges de ces Compagnies des clauses qui lui assuraient la gratuité dans certaines limites et, au delà de cette limite, le bénéfice des tarifs réduits pour le transport de ses dépêches par les voies ferrées.

Au début, toutefois, cette précaution ne fut pas prise, car on ne prévoyait pas l'immense essor que donnerait à la correspondance elle-même la facilité des communications.

Aussi, quand la construction des lignes fut terminée, on voulut, en 1844, passer de la théorie à la pratique, et notamment remplacer les malles-poste par des bureaux ambulants aménagés dans des wagons,

la Poste se trouva aux prises avec les exigences des Compagnies de chemins de fer.

Il fallut entrer en négociations et conclure des conventions souvent onéreuses. Heureusement pour la Poste et pour le public, la concession des lignes de prolongement et la fusion des compagnies secondaires permirent à l'Etat d'introduire dans les nouveaux cahiers des charges, au fur et à mesure des besoins, les stipulations reconnues nécessaires.

Finalement, par des retouches successives, on en arriva à la rédaction de l'article 56 du cahier des charges type annexé aux conventions conclues en 1857 et en 1859 avec les grandes compagnies, lors de l'incorporation au réseau de ces compagnies d'un grand nombre de lignes secondaires. Ce cahier des charges constitue toujours la charte des parties en matière de transports postaux par voie ferrée.

D'autre part, indépendamment des raisons historiques qui viennent d'être rappelées à grands traits, les droits de la Poste, service d'Etat et auxiliaire indispensable de l'activité nationale, trouvent une justification dans les sacrifices de tous ordres que l'Etat a consentis au profit des compagnies en vue de la constitution du réseau ferré actuel, principalement depuis les conventions Freycinet.

Compte tenu des accords successifs intervenus, les obligations des chemins de fer vis-à-vis de l'Administration des Postes sont actuellement fixées par l'article 15 de la Convention du 19 décembre 1925 dont les dispositions peuvent être résumées comme suit :

a. A chaque train de voyageurs ou de marchandises, les Compagnies sont tenues de réserver gratuitement deux compartiments de seconde classe pour les besoins du service postal. D'accord avec le Réseau, les deux compartiments peuvent être remplacés par un compartiment de 16 mètres carrés convenablement aménagé dans un fourgon suspendu;

b. Si le volume des dépêches à transporter ou la nature du service l'exige, l'Administration des Postes a le droit d'introduire dans tous les trains réguliers organisés par les Réseaux, un wagon-poste dont le poids ne pourra excéder le modèle le plus grand et le plus lourd employé normalement sur la ligne et dans le train considéré. La traction de ce wagon est gratuite jusqu'à 35 tonnes dans les rapides et express et jusqu'à 15 tonnes dans les autres convois;

c. En cas de besoin, un train régulier désigné sous le nom de « train-poste » est mis chaque jour, gratuitement, à la disposition du service postal sur toute l'étendue de chaque ligne. Les Compagnies peuvent utiliser — et elles le font en pratique — à leur profit, le tonnage disponible dans les trains-poste.

En principe, l'organisation des trains-poste, la fixation des horaires et les arrêts sont déterminés par l'Administration des Postes. En fait, la marche des convois est réglée par les Réseaux, compte tenu des besoins de la poste.

d. Les autres prestations susceptibles d'être demandées par la Poste, tels que l'incorporation d'un deuxième véhicule dans les convois autres que le train-poste, la location de fourgons ordinaires, l'aménagement des parcs, la création d'entrepôts dans les gares, sont faites à titre onéreux et réglées d'un commun accord.

e. Enfin, les conventions de 1856 et 1859 disposent que les Compagnies sont tenues au transport gratuit par tous les convois de voyageurs, de tout agent des Postes en mission porteur d'un ordre de service régulier.

On peut également signaler, dans le même ordre d'idées, les dispositions de l'arrêté ministériel du 18 octobre 1891 réglant les relations de l'Administration des P. T. T. avec les Compagnies de chemins de fer pour tout ce qui a trait à l'exécution du service électrique (télégraphe et téléphone).

Aux termes de cet arrêté, les Réseaux sont tenus de transporter gratuitement le matériel nécessaire à l'établissement de lignes télégraphiques ou téléphoniques, de même que le personnel des P. T. T. en mission. En compensation, les lignes électriques nécessaires à l'exploitation des voies ferrées peuvent profiter des appuis des lignes de l'Etat et sont construites, surveillées et entretenues par l'Administration des P. T. T. moyennant une redevance calculée au plus juste prix et fixée par l'arrêté en question.

Comme on le voit, il s'agit en l'espèce d'une disposition d'un caractère particulier, indépendante de celles qui ont trait au service postal et à la question des transports en général. Toutefois, il a paru opportun de le rappeler, ne fût-ce que pour mieux marquer les conséquences possibles, pour l'Administration des P. T. T. d'une réduction de la longueur du réseau exploité.

**2° Chemins de fer d'intérêt local.** — Au regard des chemins de fer d'intérêt local, les droits de la Poste ont pour origine l'article 56 du cahier des charges type établi en exécution de la loi du 12 juillet 1865, que l'on trouve à l'origine des concessions de voies ferrées d'intérêt local.

Par analogie avec ce qui était admis pour les grands réseaux, et pour les mêmes motifs, le concessionnaire était tenu de réserver gratuitement au service postal dans chaque train, deux compartiments de 2° classe ou un espace équivalent.

La généralité des lignes concédées sous ce régime furent classées par la suite dans les réseaux d'intérêt général et un nouveau régime étendu aux tramways urbains et suburbains fut instauré par la loi du 11 juin 1880.

Actuellement, les chemins de fer d'intérêt local sont assujettis, au regard de l'Administration des P. T. T., aux dispositions de l'article 36 du cahier des charges type établi en conformité de la loi du 31 juillet 1913, et annexé au décret du 20 novembre 1917. Ces dispositions sont dictées par le souci de l'Etat concédant de tirer parti des moyens d'action du concessionnaire, en vue de faciliter l'exécution du service des Postes. Mais, en ce qui concerne les chemins de fer d'intérêt local, les obligations de la Compagnie sont réduites à la prestation d'un compartiment de 3 mètres carrés au minimum ou d'un espace équivalent. Toutefois, l'Administration des Postes peut demander que les sacs de dépêches soient remis au concessionnaire qui en assure la réception, le transport et la livraison dans les mêmes conditions que pour les bagages. Cette prestation est gratuite lorsqu'il s'agit de voies ferrées subventionnées par l'Etat. Au contraire, le compartiment ou l'espace réservé est payé à un prix qui ne peut excéder la moitié des tarifs homologués.

Ajoutons qu'il n'existe, au sujet des voies ferrées d'intérêt local, aucune disposition analogue à celle qui est prévue pour les grands réseaux relativement au train poste journalier et à la fixation des horaires, ce qui ne laisse pas de créer parfois des difficultés dont il sera question ultérieurement.

**3° Services publics de transports automobiles subventionnés par**

*l'Etat.* — Les obligations de ces services vis-à-vis de la Poste sont précisées par l'article 22 du cahier des charges type applicable aux services automobiles subventionnés par l'Etat.

Aux termes de cet article, le concessionnaire est tenu de recevoir toutes les dépêches postales qui lui sont remises, de les transporter dans un colire fermant à clé et, enfin, de les remettre aux points d'arrêt prévus, entre les mains des préposés du service postal.

La redevance à payer pour ce service par l'Administration des Postes ne peut dépasser le prix d'une place de voyageur, augmenté d'un tiers sur le parcours utilisé, pour le premier quintal métrique, et des deux tiers du prix d'une place pour chaque demi-quintal ou fraction en sus du premier quintal.

En outre, le décret du 20 septembre 1929 qui est devenu le paragraphe h de l'article 22 du cahier des charges-type dont il s'agit, impose à l'entrepreneur l'obligation de participer, moyennant rétribution, au service des colis postaux.

Les dossiers de candidature à ces entreprises sont constitués par les Préfets, et, pour assurer l'exécution des clauses d'ordre postal, l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 21 août 1923 stipule que le Directeur des Postes du département intéressé sera obligatoirement appelé à formuler son opinion sur l'organisation projetée.

En fait, l'action du représentant des P. T. T. tend à obtenir des tracés offrant un minimum d'intérêt au point de vue postal, des horaires favorables et un prix de transport raisonnable.

*4° Services automobiles subventionnés par les collectivités autres que l'Etat et services publics.* — Lorsque le service automobile est subventionné seulement par les départements, les chambres de commerce et les communes, la Poste n'a aucun droit à faire valoir pour le transport de ses dépêches.

Cependant, comme le concessionnaire a toujours avantage à incorporer aux recettes commerciales de son entreprise le prix des transports postaux qui viennent en atténuation des frais généraux, et que le défaut d'entente avec la Poste peut aboutir à la constitution, sur le même parcours, d'entreprises postales dont la concurrence, même réduite, ne manquerait pas de nuire au service subventionné, les services de l'espèce sont souvent utilisés par la Poste.

Enfin, au regard des services entièrement libres, la Poste ne peut se prévaloir d'aucun droit; sans doute, dans certains cas, est-il possible de négocier avec les transporteurs, en vue d'aboutir à un accord satisfaisant pour les parties, mais souvent les entrepreneurs libres, surtout ceux des services importants, refusent tout simplement d'entrer en pourparlers avec la Poste.

*5° Transports maritimes.* — Pour ses relations avec les pays d'outremer, la Poste utilise tous les navires qui touchent les ports français, quel que soit leur pavillon.

L'obligation pour les navires de transporter la Poste est fort ancienne, puisqu'on trouve déjà en 1661 une ordonnance de Louis XIV concernant l'utilisation gratuite des vaisseaux pour la desserte des côtes de Méditerranée. En 1780, une autre ordonnance de Louis XVI imposait le transport gratuit à tous les capitaines de navires français.

A l'heure actuelle, la question est réglée par l'arrêté des Consuls du 19 germinal an x (9 avril 1802) toujours en vigueur, qui interdit à tout capitaine de navire français ou étranger d'appareiller d'aucun port de la France pour quelque destination que ce soit, avant d'être

muni d'un certificat constatant la remise du courrier postal ou attestant, le cas échéant, qu'il n'y a aucune dépêche à transporter.

De nos jours, cette obligation toujours maintenue à l'égard des navires libres, se trouve combinée pour les paquebots-poste subventionnés avec des dispositions plus complètes visant la périodicité des départs, la vitesse, les escales et la participation au service des colis postaux.

Le trafic annuel des services maritimes postaux porte sur plus de 3.500.000 dépêches d'un poids global de 70.000 tonnes environ.

6° *Poste aérienne*. — Le développement de l'aviation civile ne pouvait manquer de donner naissance à des dispositions analogues. C'est ainsi qu'à l'heure actuelle la Compagnie Air-France, substituée aux anciennes compagnies de navigation aérienne et jouissant pour la France d'un véritable monopole de fait, est tenue, aux termes de l'article 25 du cahier des charges communes applicables aux entreprises titulaires d'une convention passée avec l'Etat, d'assurer le transport des dépêches postales et éventuellement des colis postaux qui lui seront remis par l'Administration des Postes.

Cette obligation comprend, en plus du transport aérien, le transport entre les bureaux de poste et les aérodromes, dans tous les cas où l'Administration ne juge pas à propos d'assurer elle-même cette liaison.

Enfin, cette double obligation s'applique à tous les voyages ordinaires ou supplémentaires suivant les besoins de l'Administration des Postes.

Comme on le voit, il s'agit là, aussi bien pour les navires que pour l'aviation, d'obligations absolument comparables à celles qui sont imposées aux chemins de fer et aux services automobiles subventionnés. Autrement dit, des droits précis ont été toujours reconnus à la Poste au regard des moyens de transport en commun bénéficiant de l'aide directe ou indirecte de l'Etat.

## II. — SITUATION DE FAIT.

Le régime juridique défini plus haut permet d'acheminer le courrier postal dans les meilleures conditions de rapidité et de sécurité sur les voies ferrées. En fait, la lettre y va aussi vite que le voyageur. Sous réserve des tarifs imposés, contre l'élévation desquels la Poste n'a d'ailleurs jamais cessé de protéger avec juste raison, un tel régime peut donc être tenu pour satisfaisant. Malheureusement, comme on le verra plus loin, le champ d'application des droits de la Poste tend à diminuer par suite des modifications apportées à la contexture du réseau et à son exploitation.

S'agissant des transports sur route, la situation est bien différente puisque, comme on l'a vu, aucun droit n'a été reconnu à la Poste vis-à-vis des services subventionnés par les départements et les communes ni, *a fortiori*, vis-à-vis des services libres. On ne saurait, du reste, s'en étonner puisque jusqu'à présent, les Pouvoirs publics ont laissé s'instituer ce que M. Jossé a appelé une véritable « anarchie des transports ». L'Administration des Postes, abandonnée de l'Etat, dédaignée de beaucoup d'entrepreneurs libres, n'avait plus qu'une ressource : développer ses propres services de transports automobiles qui couvrent aujourd'hui 27 millions de kilomètres par an. Ainsi, la Poste est venue, bien malgré elle, et parce qu'elle doit en toutes circonstances assurer le service public dont elle a la charge, concurrencer les autres transporteurs et augmenter le désordre général sur la route.

Si aucune réglementation favorable à la Poste n'intervient, cette situation, déjà fâcheuse au point de vue de l'intérêt général, s'aggravera rapidement.

En effet, sur certaines lignes déficitaires, les grands réseaux de chemins de fer ont déjà commencé à remplacer des trains de voyageurs assurant un faible trafic par des automotrices ou par des autobus sur roues.

L'Administration des Postes se rendant compte de l'intérêt que la mesure présentait pour les réseaux n'a fait aucune objection de principe, mais excipant des droits que lui confère l'article 56 du cahier des charges et s'appuyant sur la volonté manifeste du Parlement qui a voulu expressément que la Poste pût profiter de tous les moyens de transport organisés par les Compagnies de chemins de fer, elle a revendiqué la possibilité d'utiliser, pour le transport des dépêches postales, les véhicules substitués à des trains.

Jusqu'à présent, l'accord a toujours été réalisé avec les réseaux; souvent même, la place étant strictement mesurée, l'escorte des dépêches est assurée par le conducteur de l'automotrice ou de l'autobus, moyennant le paiement par la Poste d'une redevance équitable pour les deux parties.

Malheureusement, cette organisation ne va pas sans présenter certains inconvénients : l'emplacement prévu pour le service postal est si exigü que l'échange des dépêches ne s'effectue qu'avec difficulté et que le timbrage et le tri des correspondances recueillies en cours de route est impossible. Plus fréquemment, aucun espace n'est prévu pour le service postal : les sacs et les correspondances sont groupés et placés auprès du conducteur.

Dans d'autres cas, certains grands réseaux ont supprimé purement et simplement, sur les lignes secondaires, des trains circulant à des heures matinales, dans le sens de la ville vers la campagne, c'est-à-dire à un moment de la journée où ils sont peu fréquentés par les voyageurs, mais où ils présentent le maximum d'intérêt pour les transports postaux.

Lorsqu'il s'agit de « trains journaliers de la poste », l'Administration a généralement obtenu, en application des dispositions de l'article 21 de la Convention du 19 décembre 1925, conclue avec les grands réseaux, l'organisation à frais communs de services automobiles de substitution, limités au seul transport des dépêches postales.

Mais, s'il s'agit d'un train ordinaire de l'exploitation, l'Administration des P. T. T., saisie de vives doléances des municipalités, chambres de commerce, groupements économiques, etc., qui voyaient leur cour-réseaux, l'organisation à frais communs de services automobiles de remplacement et engager, de ce fait, des dépenses élevées.

La situation est semblable concernant les chemins de fer d'intérêt local. Un grand nombre de départements ont conclu des accords provisoires avec les concessionnaires de voies ferrées pour apporter des modifications et surtout des restrictions dans l'exploitation; d'autres, trouvant suffisants pour les voyageurs les services libres de transport en commun qui se sont organisés ces dernières années, ont supprimé tout ou partie de leur réseau d'intérêt local.

L'Administration des Postes n'a eu alors d'autre ressource que d'organiser, à ses frais exclusifs, des services de transport de dépêches par automobile ou de mettre en exploitation des circuits dits de « poste automobile rurale ».

Enfin, au sujet des services automobiles subventionnés par l'Etat, il a été récemment décidé qu'il ne serait plus accordé de subvention

à des services nouveaux, exception faite pour ceux remplaçant des trains d'intérêt local supprimés : en outre, il a été spécifié que, pour les services existants, la subvention actuelle ne serait pas augmentée et que la durée totale maxima des contrats expirés ou à conclure serait fixée à dix années. L'on tend ainsi vers la suppression des services de cette catégorie.

Dans un avenir qui paraît être assez rapproché, il n'existera donc plus guère, sur la route, en dehors des services de remplacement des trains, que des services libres, placés peut-être entre les mains de quelques grosses firmes. Or, celles-ci refusent de se charger des transports postaux, en raison des sujétions qu'ils imposent : régularité, responsabilité, etc. Dès lors, la Poste sera de plus en plus conduite à développer le nombre et l'importance de ses services automobiles et notamment de ses circuits de poste automobile rurale.

Comme on sait, dans cette organisation, une automobile, partant le matin d'un centre d'affaires bien desservi par voie ferrée, parcourt deux fois par jour un circuit de 50 ou 60 kilomètres et remet à un correspondant installé au chef-lieu de chaque commune, les correspondances à distribuer dans la commune; au deuxième voyage, effectué en fin de journée, l'automobile rapporte au bureau de poste tête de ligne les correspondances à expédier, recueillies par les facteurs ruraux en tournée ou par le conducteur de la voiture lui-même.

La poste automobile rurale répond surtout à des fins essentiellement postales, puisqu'en supprimant les petits courriers de la voie de terre et les longs parcours haut-le-pied des facteurs, elle tend à améliorer le service postal dans les campagnes tout en réalisant des économies appréciables sur les dépenses d'exploitation.

Mais la capacité de l'automobile servant au transport du courrier, excédant de beaucoup les besoins de la poste, l'Administration a été amenée à utiliser les disponibilités pour assurer le transport des voyageurs et des colis.

En règle générale, la poste automobile rurale n'intervient précisément que là où le trafic commercial est trop faible pour pouvoir tenter l'initiative privée et son action s'exerce beaucoup moins dans les régions commerçantes que dans les campagnes déshéritées. On ne peut donc parler à son sujet de concurrence proprement dite aux autres services routiers. D'ailleurs, dans l'étude des tracés, l'Administration des P. T. T. s'attache à ne jamais concurrencer les lignes d'autobus subventionnées ou les chemins de fer d'intérêt local et si les circonstances ne permettent pas d'éviter des parcours communs, la poste supprime ses arrêts sur le tronçon commun ou bien encore organise tout simplement un système de poste automobile rurale sans voyageurs. Ajoutons qu'aucun circuit n'est mis en service sans l'assentiment préalable du Préfet.

Quoi qu'il en soit, la Poste automobile rurale a conquis la faveur des populations au point que de nombreux conseils généraux, notamment ceux de la Sarthe, de l'Eure-et-Loir et de la Somme, ont supprimé ou projeté de supprimer tout ou partie de leurs chemins de fer départementaux et ont demandé à l'Administration des Postes d'y suppléer avec le concours de subventions départementales, par l'organisation de circuits de poste automobile rurale.

Il existe actuellement 296 circuits de poste automobile rurale dont 15 créés en remplacement de lignes d'autobus ou tramways supprimées pour des raisons d'économie. Le nombre de communes desservies atteint 2.939 pour un double parcours journalier de 30.256 kilomètres.

### 3<sup>e</sup> PARTIE.

#### Situation de la Poste vis-à-vis des projets de réorganisation des transports.

Adversaires et partisans de la libre concurrence du rail et de la route sont d'accord au moins sur ce point : tous estiment qu'il faut autoriser le chemin de fer à réduire le nombre des trains sur certaines lignes, voire même à abandonner l'exploitation des moins importantes en créant ou non des services de remplacement. Selon toute apparence, les mesures déjà prises dans ce sens s'accroîtront à l'avenir et, en définitive, il est vraisemblable que, peu à peu, le transport du courrier par fer prendra fin aux gares de moyenne importance.

Or, le fonctionnement normal de la Poste suppose nécessairement qu'elle trouvera toujours, à l'heure voulue, à l'endroit utile, le moyen de transport rapide et de capacité suffisante qui transportera sûrement le courrier au point désigné à l'avance. Ceci revient à dire que l'automobile, prolongeant la voie ferrée, devra obligatoirement assurer sans retard d'aucune sorte, la liaison avec le train, avoir un horaire stable, un itinéraire fixe, et être carrossée de telle sorte qu'elle puisse transporter en toute sécurité toutes les dépêches apportées par le train pour les localités situées sur son parcours. De tels besoins ne peuvent, de toute évidence, s'accommoder de services libres; par conséquent, ou bien la Poste devra organiser elle-même des services routiers, ou bien les services publics qu'elle utilisera devront être étroitement réglementés.

La création de services routiers par l'Administration des Postes serait, en somme, une extension, mais considérable et coûteuse (1), de ce qui existe déjà sous le nom de « courrier de la voie ferrée » ou de « poste automobile rurale ». On peut encore dire que ce serait le retour à l'ancienne organisation de la malle-poste devenue l'auto-poste. Dans cette hypothèse, les services postaux feront de toute évidence une concurrence très sérieuse aux autres services de transport. Des parcours communs seront inévitables et ils seront d'autant plus nombreux et plus longs que les transports postaux, par terre seront plus importants. D'autre part, on ne pourra songer à interdire à la Poste ou à ses courriers de transporter voyageurs et messageries lorsqu'ils y trouveront avantage, soit pour eux, soit pour les populations desservies.

A priori, une telle organisation n'est pas satisfaisante, puisque, conduisant à des doubles emplois et à des frais évitables, elle perpétue forcément le désordre que, précisément, l'on veut faire disparaître. Mieux vaudrait l'utilisation par la Poste des services de transports publics existants. Le bref historique de l'article 56 du cahier des charges des grands réseaux, mentionné au début de cette note, montre que, vis-à-vis du chemin de fer, l'Etat qui avait d'abord négligé de stipuler en faveur de la Poste, fut ensuite conduit, par la force même

---

(1) Les courriers automobiles de toute nature existant actuellement coûtent à l'Etat 46.000.000 de francs par an.

des choses, à formuler progressivement des exigences de plus en plus fermes pour permettre l'exécution normale du service public d'intérêt général assuré par la Poste. L'erreur commise il y a un siècle ne doit pas se reproduire aujourd'hui et puisque les Pouvoirs publics sont amenés à harmoniser, à coordonner l'activité des divers moyens de transport, les intérêts de la Poste doivent être immédiatement sauvegardés.

Et, d'abord, un principe doit être posé : c'est l'obligation absolue pour tout entrepreneur de transports publics d'accepter les dépêches postales et les colis postaux. Cette obligation existe déjà pour le chemin de fer; elle existe aussi pour le navire, puisque aucun vaisseau, français ou *étranger*, ne peut quitter le port sans avoir embarqué au préalable le fret postal; elle doit exister pour l'automobile affectée aux transports publics.

En second lieu, horaires et itinéraires des services de l'espèce devraient être établis après accord avec l'Administration des Postes et compte tenu de ses besoins spéciaux. En particulier, un départ matinal en correspondance avec le train serait nécessaire et le retour, le soir, devrait également être réglé sur l'heure du passage du train.

En bref, l'Administration des Postes estime que les principes fondamentaux de la réglementation applicable aux services publics automobiles subventionnés par l'Etat, en tant qu'ils intéressent la Poste, devraient être étendus à tous les services de transports publics, sans aucune exception.