

# JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

ALFRED SAUVY

## **Progrès et avenir de l'automobile**

*Journal de la société statistique de Paris*, tome 75 (1934), p. 32-50

[http://www.numdam.org/item?id=JSFS\\_1934\\_\\_75\\_\\_32\\_0](http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1934__75__32_0)

© Société de statistique de Paris, 1934, tous droits réservés.

L'accès aux archives de la revue « Journal de la société statistique de Paris » (<http://publications-sfds.math.cnrs.fr/index.php/J-SFdS>) implique l'accord avec les conditions générales d'utilisation (<http://www.numdam.org/conditions>). Toute utilisation commerciale ou impression systématique est constitutive d'une infraction pénale. Toute copie ou impression de ce fichier doit contenir la présente mention de copyright.

NUMDAM

Article numérisé dans le cadre du programme  
Numérisation de documents anciens mathématiques  
<http://www.numdam.org/>

## II

# PROGRÈS ET AVENIR DE L'AUTOMOBILE

---

Depuis la découverte de la machine à vapeur et l'apparition des premiers chemins de fer, le rôle de la route avait été sans cesse en décroissant. Le problème des transports semblait consister en une extension indéfinie du réseau ferré, car déjà l'on prévoyait le jour où chaque commune serait desservie par une station propre.

L'apparition de l'automobile ne changea pas tout d'abord la face du pro-

blème; son prix élevé ne la rendait accessible qu'à une fraction peu importante de la population et ses possibilités étaient encore faibles. Mais la guerre fut pour ce nouvel instrument un stimulant qui lui fit parcourir en quelques années un chemin qui eût peut-être demandé beaucoup plus longtemps en période calme. Les besoins des belligérants et surtout l'accroissement de richesse considérable des États-Unis, fournisseurs principaux, ont permis la construction en grande série à bon marché qui devait rendre commercial un engin de luxe.

En France, berceau de l'automobile, la progression a été rapide au cours de ces dernières années. Pendant longtemps ces progrès ont été facilités par le privilège de gratuité accordé aux usagers de la route. L'abaissement du prix de revient a facilité la vente à des couches plus nombreuses de la population et cet accroissement lui-même des débouchés a permis de réduire encore le coût de fabrication et de perfectionner sans cesse les modèles.

En 1932, on compte en France environ 1.800.000 voitures dont 1.350.000 voitures dites de tourisme et 450.000 camions et camionnettes. Le nombre des motocyclettes dépasse 500.000. Au total, on enregistre une voiture pour 24 habitants et, si l'on ajoute les motocyclettes, un véhicule pour 18 habitants.

Dans une récente étude parue au mois de septembre dans le *Bulletin de la Statistique Générale de la France*, nous avons rapproché le tableau des voitures en circulation de celui des revenus imposés, ce qui nous a permis de constater que dans 32 départements le nombre de voitures dites de tourisme était supérieur à celui des contribuables inscrits à l'impôt sur le revenu. Le président Daladier en citant ces chiffres y voyait malicieusement l'indice d'une large démocratisation. Ils constituent en tout cas une preuve que l'automobile est plus facilement entrée dans nos mœurs que l'impôt sur le revenu. D'ailleurs, les 32 départements privilégiés sont maintenant 46 et peut-être davantage.

Le mouvement de progression était si accusé qu'il s'est poursuivi même à travers la crise économique; les derniers chiffres, une fois certaines corrections faites, marquent tous de nouveaux records. Cependant il semble qu'on soit maintenant parvenu à un ralentissement et il est peu probable que les chiffres de 1933 soient en augmentation sensible sur les précédents.

La production des voitures a par contre subi fortement le contre-coup de la crise. De 253.000 en 1929 elle s'est abaissée à 174.000 en 1931 pour se relever en 1933 à un chiffre qui sera sans doute de l'ordre de 200.000. Mais il ne faut pas perdre de vue que le chiffre de 250.000 correspondait à une époque où de nombreux besoins étaient encore à satisfaire. La production ne peut revenir à ce niveau élevé que si le nombre de voitures mises au rebut atteint un chiffre analogue. On est malheureusement mal renseigné sur la durée moyenne d'une voiture. Si on table sur huit ans, une production de 250.000 correspondrait à une circulation de 2 millions, mais avec 9 ans la circulation nécessaire serait déjà de 2.250.000. Pour que production et circulation se maintiennent aux niveaux actuels, il faudrait que la durée d'une voiture soit d'environ neuf ans. Si l'on estime ce chiffre un peu fort, on doit conclure qu'à circulation maintenue, les perspectives de la construction automobile sont assez favorables. Il reste à examiner dans quelles conditions la circulation elle-même peut se maintenir ou s'accroître encore. Nous nous heurtons là au problème capital dit du rail et de la route, sur lequel nous reviendrons tout à l'heure.

\* \* \*

Mentionnons que l'industrie et les transports automobiles occupent actuellement environ 500.000 personnes, c'est-à-dire à peu près autant que les industries de l'alimentation autant que les grands réseaux et sensiblement plus que les mines. Dans le transport proprement dit, construction de matériel exclue par conséquent, le personnel employé peut être évalué à 350.000 et se trouve inférieur par conséquent à celui du chemin de fer. Il faut évidemment tenir compte du fait qu'un grand nombre de voitures particulières sont conduites par leur propriétaire.

On n'a pas de renseignements précis concernant l'importance du trafic sur route. Cependant, en combinant les résultats du recensement de la circulation sur les routes nationales et les chiffres de consommation d'essence, nous sommes parvenus à des évaluations grossières de ce trafic. Le nombre des voyageurs-kilomètres s'élèverait à environ 25 milliards, c'est-à-dire serait du même ordre de grandeur que celui des chemins de fer.

Pour les marchandises, on a compté 32 milliards de tonnes kilométriques sur les grands réseaux; l'automobile aurait déplacé une masse de 6 milliards et demi, cinq fois moindre par conséquent.

Cette comparaison, pour incertaine qu'elle soit, donne une idée de la place prise par l'automobile dans les transports terrestres et nous ramène au fameux problème de la concurrence faite par la route au rail.

Premier point à discuter : Y a-t-il réellement concurrence, ou plus exactement, perte de recettes pour le chemin de fer? La Fédération Nationale de l'Automobile dans une de ses brochures de propagande a répondu par la négative à cette question. Elle estime que le trafic enlevé au rail est compensé par l'apport résultant de l'amélioration économique imputable à l'automobile. Mais si l'on compare les indices du trafic ferroviaire à divers indices économiques tels que production industrielle et rendement de la taxe sur le chiffre d'affaires, on constate depuis quelques années un véritable décrochage. En octobre 1933, l'indice du trafic n'est plus que de 93 alors que les deux autres s'élèvent à 108 et 110. Or, le premier réputé assez stable, devrait, en période de crise, se trouver au-dessus des deux autres.

En outre, fait essentiel, la concurrence de l'automobile s'est révélée suffisante pour empêcher le fonctionnement de la convention de 1921 entre l'État et les grands réseaux. Par cette convention, en effet, en cas de déficit, les tarifs devaient être relevés jusqu'à rétablissement de l'équilibre. Il est bien évident qu'un tel ajustement n'est possible que sous un régime de monopole. Actuellement un relèvement des tarifs ne ferait qu'aggraver la situation.

Le monopole séculaire des chemins de fer étant détruit, les problèmes changent entièrement d'aspect. Le rail doit s'adapter et se mettre en régime de concurrence; mais il réclame de ce fait l'égalité fiscale et en particulier la suppression du privilège de l'usager de la route.

Ce privilège n'a pas toujours existé; pendant longtemps des droits de péage ont été perçus et étaient destinés en principe à assurer l'entretien des voies. Leur suppression, qui ne date que du XIX<sup>e</sup> siècle, était motivée par la difficulté

de perception et par la disproportion entre les sommes à récupérer et les dépenses de remise en état. Le progrès de la circulation automobile, la facilité d'imposer le carburant dont la conommation est en raison directe du chemin parcouru, enfin les difficultés budgétaires suffiraient déjà à légitimer le souci d'assurer une juste balance entre les charges et les profits des collectivités. L'apparition de la concurrence à un service public réglementé ajoute aux raisons mentionnées celle de justice fiscale.

Les chiffres publiés sur les impôts acquittés par l'automobile sont généralement dépourvus de toute rigueur. Il nous a paru nécessaire de reprendre entièrement la question.

Nous vous épargnerons le détail des calculs laborieux auxquels nous avons dû nous livrer. Ceux que la question intéresse les trouveront exposés dans le *Bulletin* de la Statistique Générale de la France d'octobre-décembre. Voici les résultats essentiels :

Le désavantage dont a longtemps souffert le chemin de fer a été sinon supprimé tout au moins fortement atténué.

Les impôts frappant spécialement l'automobile peuvent être évalués pour 1933 à 4 milliards 200 millions; les dépenses du réseau routier doivent dépasser 4 milliards et demi. Il y aurait lieu d'ailleurs d'y ajouter les frais supplémentaires de police et de gendarmerie nécessités par l'intensité de la circulation.

Ainsi l'automobile acquitte environ les neuf dixièmes des dépenses des collectivités. Cette proportion correspond à peu près à celle de la circulation automobile comparée à la circulation totale. En d'autres termes, l'automobile paie sa part de la route sans qu'il y ait profit pour le Trésor.

Quant aux réseaux, on peut estimer leurs charges nettes à 500 millions, compte tenu des exonérations dont ils bénéficient (chiffre d'affaires, patentes, foncier, etc...) compte tenu également des dégrèvements votés en juillet.

L'État assure, il est vrai, le service des emprunts émis pour parer au déficit du fonds commun; mais ce déficit qui est la conséquence du cahier des charges est en quelque sorte imposé par l'État et répond d'ailleurs en partie à des nécessités d'intérêt général; il est bien certain que si les compagnies jouissaient de toute liberté de salaires, tarifs, nombre de trains, etc., le déficit serait facilement résorbé.

On arrive ainsi à une double conclusion : d'une part l'automobile paie actuellement sa route et ne verse en sus au Trésor que les impôts normaux frappant toutes les entreprises. D'autre part, le chemin de fer rapporterait un demi-milliard à la collectivité si le fonds commun était mis en équilibre par libération des entraves statutaires.

Actuellement, en effet, le combat du rail et de la route peut être comparé à celui de deux lutteurs dont l'un serait maître de ses mouvements et l'autre chargé de chaînes.

L'automobile profite de sa liberté d'action pour ne choisir que les transports avantageux, laissant les autres à la charge des chemins de fer tenus d'accepter toute marchandise. Cette sélection, qu'on a appelée *écrémage*, joue d'ailleurs également pour les personnes. On conçoit aisément que le bénéficiaire de réductions soit moins tenté, toutes choses égales d'ailleurs, d'acheter une voiture, que celui qui acquitte le prix total.

La conclusion de ce rapide exposé est que le désavantage du chemin de fer est, depuis les mesures législatives votées en 1933, beaucoup plus d'ordre administratif que fiscal.

Du point de vue financier, le problème des transports peut recevoir plusieurs solutions :

1<sup>o</sup> Faire payer par le contribuable le déficit du fonds commun, solution qui serait peut-être acceptable en période d'aisance, mais qui semble peu opportune étant données les difficultés budgétaires actuelles;

2<sup>o</sup> Compenser le désavantage de réglementation des réseaux par un avantage fiscal. Il faudrait accroître les impôts sur l'automobile de façon si sensible qu'il en résulterait un fléchissement de la circulation et par suite des rentrées d'impôts;

3<sup>o</sup> Modifier le régime des chemins de fer, en le rendant plus souple et soumettre par contre à une nouvelle réglementation les transports commerciaux sur route.

Pour préciser ce dernier point, il est utile d'étudier séparément les catégories de véhicules. Or, on constate sur le terrain fiscal des inégalités de traitement peu logiques; le camion a toujours eu les préférences du législateur qui assimilait la taxe de circulation à un impôt somptuaire : aujourd'hui qu'elle a perdu ce caractère, il est équitable que le poids lourd acquitte sa part; or tel n'est pas le cas actuellement; malgré l'institution récente de la taxe au poids et à l'encombrement, le poids lourd ne répare pas ce qu'il détruit.

De même, si l'on sépare les réseaux en catégories, on constate que les lignes d'intérêt local sont beaucoup plus onéreuses pour la collectivité que les réseaux d'intérêt général.

Cette double constatation conduit à un principe : transports massifs réservés au rail, transports légers à la route, qui rallie bien des opinions; mais celles-ci divergent à nouveau dès qu'il s'agit d'entrer dans des précisions.

La question qui se pose tout naturellement est dès lors la suivante : à partir de quel moment est-il avantageux de substituer un service automobile à une exploitation par voie ferrée?

Il y a dans l'opinion une tendance à croire que l'automobile, nouvelle venue, dernier mot du progrès, est appelée à supplanter le chemin de fer comme celui-ci a détrôné la diligence. On a même proposé sérieusement de procéder à un déferrage général de nos lignes pour en faire autant d'autoroutes. Nous ne nous serions pas attardés à ce nouveau roman de Wells s'il ne traduisait sous une forme concrète des aspirations assez vagues mais très répandues.

Certes, nul ne peut prédire l'avenir, mais dans les circonstances actuelles, le chemin de fer répond à des besoins impérieux qu'il est seul à pouvoir satisfaire. Imaginons un instant que la vapeur n'ait été découverte qu'après le moteur à explosion. Il est probable, dans cette hypothèse, que la nécessité de transports massifs et économiques aurait conduit à accrocher les camions en remorque les uns derrière les autres, puis, toujours sous la poussée du progrès, on aurait imaginé de les placer sur des guides d'acier qu'il n'y aurait eu aucun inconvénient à nommer rails. Plus tard, la difficulté de s'approvisionner en combustibles liquides d'origine étrangère aurait peut-être été vaincue

par la substitution de puissantes locomotives à vapeur aux locomotrices à pétrole.

Sans songer à glorifier la routine, on peut soutenir que l'économie d'un pays doit rester toujours un peu en deçà des progrès techniques. Les États-Unis peuvent abondamment méditer sur ce point; en France, si, avant la guerre, nous avons obéi plus rapidement aux tendances de l'heure, nous serions actuellement dotés d'un supplément de lignes de chemins de fer largement déficitaires qui compliqueraient encore le problème actuel. La prudence conseille souvent de freiner quelque peu le renouvellement d'outillage qui semble commandé par les circonstances. Dans certaines industries, on voit le prix de revient s'élever à mesure qu'entre en action un matériel plus perfectionné créé précisément dans le but d'abaisser ce prix de revient.

Plus raisonnable que le déferrage, paraît le projet de construction d'auto-  
routes permettant de plus grandes vitesses. Incontestablement, l'automobile a dépassé les possibilités que lui offre le réseau routier établi pour les voitures de poste du XVIII<sup>e</sup> siècle. Faut-il adapter la voiture à la route ou la route à la voiture? C'est une question de mesure. La voiture sera toujours en avance sur la route; les autodromes eux-mêmes ne permettent pas d'exploiter toute la puissance du moteur à explosion. Néanmoins un effort peut être entrepris soit en vue d'améliorer le réseau actuel, soit en vue de construire des voies nouvelles. Mais, dans ce dernier cas, qui supportera les frais de l'opération? Nous avons vu que l'automobile payait actuellement sa route, mais rien de plus. Encore les charges de capital sont-elles considérées comme amorties. L'État tient en somme à l'automobiliste le raisonnement suivant. « J'ai un vieux stock de routes que je n'utilise plus. Servez-vous-en à votre guise et vous en assumerez l'entretien. Mais je peux ne vous offrir que ce que j'ai. Si vous désirez des installations plus modernes, elles seront construites à vos frais. » Il est donc possible de voir ressusciter le droit de péage sur les futures autostrades. C'est le procédé aujourd'hui employé en Italie.

En attendant le moment où la route sera adaptée aux engins modernes, il serait désirable que les véhicules soient construits en fonction de la largeur des chaussées et de la résistance des ponts. Actuellement les abus sont trop évidents pour qu'il soit la peine d'insister.

Nous voilà un peu loin de l'opportunité de substituer un transport automobile à une ligne ferrée. Ici encore, si les avis sont violemment contradictoires, c'est que les éléments qui entrent en jeu sont brouillés à plaisir. Il importe de distinguer la traction proprement dite de l'exploitation.

Au point de vue traction si l'automobile à essence est, à poids égal, plus coûteuse que la machine à vapeur, les moteurs à huile lourde sont souvent plus avantageux. Mais leur emploi est aussi facile sur le rail que sur la route. Il ne faut pas oublier que le rail n'est que la meilleure des routes. Ses profils sont mieux étudiés, le frottement y est moindre. Le véritable avantage du véhicule est qu'il traverse les villages et s'arrête à volonté, avantage très appréciable pour les petits parcours.

Si l'automobile a souvent paru plus économique, c'est à cause de l'exploitation archaïque de son vieux rival. On sait que dans les premiers temps, l'expédition d'un train était une affaire d'état. On allait jusqu'à enfermer les

voyageurs dans les wagons, on ne sait pourquoi. Engourdis dans le monopole, les réseaux sont restés attachés à cette fausse nécessité du train-convoy, comportant une locomotive, un tender, un wagon au moins de chaque classe et un fourgon. Il a fallu la concurrence de l'automobile pour qu'apparaisse l'avantage d'automotrices isolées et pour que se dégage la notion de transport à la demande.

La souplesse de l'exploitation est donc génératrice d'économie bien plus que le changement du combustible. Il y aurait danger d'ailleurs à établir de vastes plans de travaux basés sur le prix actuel des houilles lourdes; l'extension de leur emploi ne peut que contribuer à leur renchérissement; d'autre part, la différence des prix entre essences et gaz oil pousse les raffineurs à extraire des proportions toujours plus élevées des premières. Un certain nivellement des prix est donc à envisager.

Si de la traction proprement dite, il n'y a que peu d'économies à attendre, il n'en est pas de même de l'exploitation. Déjà nous avons vu que le poids mort pouvait être considérablement réduit. En outre, le transport automobile exploité selon des méthodes commerciales, réduit les frais au minimum. Le rail ne peut lutter qu'en entreprenant une refonte complète de ses méthodes surannées, opération d'autant plus malaisée qu'elle se heurte à la résistance des pouvoirs publics.

Enfin, il ne faut pas perdre de vue que le capital actions ou obligations n'est généralement pas amorti et que la garantie accordée aux lignes d'intérêt local supprimées risque de retomber à la charge du contribuable.

En définitive, la supériorité essentielle du transport par route réside dans sa souplesse et sa commodité plus que dans son économie. Dès que la longueur du parcours est suffisante pour réduire l'avantage du « porte à porte », le rail reprend tous ses droits. Encore faut-il qu'on lui laisse toute latitude pour s'adapter.

Pour l'ensemble des transports, la supériorité du chemin de fer apparaît par les constatations suivantes. Les réseaux réalisent des recettes de 28.000 francs par agent; en appliquant les mêmes tarifs aux transports par automobile, on constate que le trafic ne serait plus que de 16.000 francs par personne employée. Les dépenses totales des chemins de fer s'élèvent à 17 milliards; pour un trafic sensiblement moindre les 1.800.000 voitures coûtent 18 milliards sur la base d'une dépense annuelle moyenne de 10.000 francs.

Moyennant quelques concessions réciproques, le rail et la route pourront sans doute subsister côte à côte. Mais il ne faut pas se dissimuler les difficultés actuelles. Avant la guerre on entretenait un seul réseau : la voie ferrée. Les routes doublant les lignes n'étaient le plus souvent réparées que très sommairement. Aujourd'hui on veut pouvoir disposer des deux moyens de transport; c'est incontestablement un avantage, mais avantage qui se traduit pour le pays par des frais supplémentaires, comme toutes les doubles installations. Les progrès techniques, les progrès d'organisation parviendront sans doute à résorber cet accroissement de charge.

\* \* \*

La question de substitution de la route au rail est intimement liée à celle



du remplacement du charbon par l'essence ou l'huile lourde. Certes, le charbon en gros blocs, d'une manipulation difficile, semble d'un autre âge que le carburant fluide; la supériorité de souplesse de l'exploitation automobile se retrouve dans le maniement du combustible. Mais, en une période de guerre douanière comme celle que nous traversons, le charbon présente, pour nous Français l'avantage appréciable d'être en grande partie extrait de notre sol. Nous touchons là un problème capital, celui du carburant national.

Actuellement, la France consomme un peu plus de 3 millions et demi de tonnes d'huiles minérales pour la presque totalité d'origine étrangère. Cette importation qui pèse lourdement sur notre balance commerciale doit être compensée par des sorties équivalentes. Or, l'Amérique, notre principal fournisseur, nous achète de moins en moins. Si à chaque bidon de pétrole d'outre-mer correspondait un litre de vin franchissant l'Atlantique dans l'autre sens, la question serait bien simplifiée, en temps de paix tout au moins. Une telle compensation n'entre, il faut bien le dire, nullement dans les intentions de M. Roosevelt.

Pour parer à l'insuffisance de ses champs pétrolifères, la France s'est assurée une part dans la production de l'Irak, qui l'affranchira à bref délai pour un quart environ du tribut payé à l'étranger. Il y a là un heureux apport qui ne résout que partiellement le problème.

Il faut d'ailleurs signaler le danger que constituerait pour la défense du pays une économie nationale assise sur un produit importé. Les approvisionnements constitués en prévision d'un conflit sont nécessairement limités. Qui peut prévoir la durée d'une guerre future? Les pronostics émis naguère sur ce sujet poussent à une grande prudence.

Le manque de pétrole en Europe a incité à l'étude des procédés de liquéfaction de la houille; plusieurs procédés d'hydrogénation ont été expérimentés avec succès; seule reste en suspens la question du prix de revient. Une péréquation des prix permettrait de rendre commerciale une quantité d'essence synthétique, susceptible d'être accrue à chaque progrès technique. Les Allemands sont entrés dans cette voie qui semble plus fertile que celle suivie en France, pour l'onéreux alcool de betterave. Il paraîtrait équitable qu'un tiers de la surtaxe de péréquation soit affecté à l'alcool, un tiers à l'essence synthétique, un tiers à la force hydroélectrique qui remplace le charbon. L'énergie la moins coûteuse finirait par l'emporter sur les autres.

\* \* \*

Pour résumer nos observations nous concluons qu'après avoir étudié de près le brillant essor de l'automobile, nous avons acquis la conviction que la France ne pourrait aller plus loin dans cette direction sans de sérieuses précautions. L'automobile semble parvenue à une phase de consolidation de ses rapides progrès. Ceux-ci se sont déjà ralentis du point de vue technique; sur le terrain économique, la concurrence commerciale faite au chemin de fer marque un palier qui ne pourra être franchi sans peine.

Enfin, une politique d'extension de la circulation sur route et même de réor-

ganisation du chemin de fer devrait-elle aller de pair avec celle du carburant national.

Après une ère de progrès rapides et quelque peu désordonnée, l'automobile entre dans une période d'utilisation plus rationnelle; nous voulons dire par là que cet instrument si important de la vie moderne est appelé moins à de nouveaux accroissements de son domaine qu'à une amélioration de son rendement économique.

Alfred SAUVY.

## DISCUSSION

M. REYMOND, après avoir reconnu tout l'intérêt de l'exposé de M. SAUVY, estime cependant nécessaire de revenir sur certaines des affirmations du conférencier, dont le caractère discutable ne peut échapper à un familier de la question.

### *Le prétendu privilège fiscal des usagers de la route :*

Il est fréquent d'entendre objecter à l'automobile que, au contraire du chemin de fer, « elle ne paie pas sa voie », et on en conclut aussitôt que les transports routiers bénéficient d'une injustice fiscale.

En réalité, il est facile de remettre les choses au point.

### *Charges et profits résultant pour l'économie nationale des transports automobiles :*

Le total des dépenses routières de tous ordres (entretien, développement, administration du réseau routier) supportés annuellement par les diverses collectivités (État, départements, communes), est évalué, dans les études les plus documentées, à 3 milliards 500 millions en 1931, et à 4 milliards et demi environ pour 1932 (1).

Le produit global des impôts spéciaux sur la circulation automobile (droits d'enregistrement des véhicules, taxes locales, impôts sur le permis de conduire, droits de stationnement, droits et taxes sur les essences et benzols) s'est élevé également à 3 milliards 500 millions en 1931, et 4 milliards 500 millions en 1932. Ces chiffres, qui résultent soit des statistiques officielles, soit des évaluations officielles, ne comportent pas tous les impôts spéciaux, et, en particulier, ceux dont le produit ne peut être exactement connu (taxe dite « de luxe », dont le rendement net peut être évalué à 330 millions !

Telle que, la comparaison traduit — en 1931 comme en 1932 — un équilibre sensiblement exact.

Mais il ne faut pas oublier que les usagers de l'automobile ne sauraient être tenus de payer la totalité des dépenses routières que s'ils étaient les seuls usagers de la route, comme les Compagnies sont les seuls usagers des voies ferrées. Chacun sait qu'il n'en est pas ainsi et que les routes, indispensables à la vie du

---

(1) Voir rapport présenté au Sénat par M. Milan portant fixation du budget des travaux publics, 1932, et également l'étude de M. Sauvy dans le *Bulletin de la Statistique générale de la France*.

pays et aux chemins de fer eux-mêmes, ont toujours coûté très cher, même en l'absence de véhicules automoteurs. De 1900 à 1904, par exemple, les dépenses routières se sont élevées en moyenne à 200 millions de francs-or annuellement, ce qui — compte tenu de l'adjonction du réseau d'Alsace-Lorraine, de la dévaluation de la monnaie et de l'accroissement du coût de la main-d'œuvre, représente 1 milliard 340 millions de nos jours.

L'avènement de la circulation automobile a donc eu pour premier effet de réduire la charge des collectivités de 1 milliard 340 millions à rien. Bien plus, si l'on tient compte de ce que les impôts spéciaux payés par l'automobile ont été augmentés de 1 milliard en 1933 (Lois des 20 février 1932 et 30 décembre 1933), tandis que les sommes affectées au réseau routier étaient en même temps diminuées, on constate :

1<sup>o</sup> Que, grâce à l'automobile, l'entretien et la construction des routes ne coûtent plus rien à la collectivité, *d'où une économie annuelle de 1 milliard 240 millions de francs* ;

2<sup>o</sup> *Que l'automobile rapporte, au contraire, à la collectivité, un profit net supplémentaire de 1 milliard au minimum.*

Il ne s'agit là que des impôts spéciaux. Si l'on voulait faire entrer en ligne de compte toutes les recettes dont l'automobile, de par son existence même, enrichit les deniers publics, c'est de 2 milliards, au minimum, qu'il faudrait majorer les chiffres précédents (impôt sur le chiffre d'affaires, taxe de luxe, droits de douane sur les véhicules importés, prestations et taxes vicinales, impôts et droits divers).

#### *Charges et profits résultant pour l'économie nationale des transports par voie ferrée.*

M. A. SAUVY estime, sur la base des statistiques officielles et des statistiques présentées par les réseaux eux-mêmes, que les chemins de fer ont rapporté aux collectivités un profit net de 1 milliard 500 millions en 1930, 1 milliard 200 millions en 1931 et 1 milliard en 1932. Ces chiffres sont, à notre avis, largement surestimés et ne peuvent résulter que de l'omission de certains éléments particulièrement importants. Il s'en faut, en effet, que le conférencier ait tenu compte de toutes les charges que les chemins de fer font peser sur les finances publiques.

Rappelons qu'il ne s'agit pas ici de s'en tenir à des considérations d'une valeur purement théorique, mais bien de dresser un bilan de la situation réelle, c'est-à-dire des charges effectives que l'un ou l'autre mode de transport fait peser sur l'économie nationale. En conséquence, il ne faut pas craindre de compter comme charges les sommes payées par les collectivités à titre d'« avances », lorsque ces « avances » ne sont que le prélude d'un déficit budgétaire, puisqu'elles ne seront vraisemblablement jamais remboursées.

M. JOSSE, maître des requêtes au Conseil d'État, dans le rapport qu'il a récemment présenté au Conseil Économique sur la politique des transports, s'inspire de ce principe légitime et parvient ainsi à la conclusion « 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 ». En réalité,

cette charge peut être évaluée, pour 1932, à 2 milliards 250 millions au minimum, sans qu'il soit tenu compte dans ce chiffre des dépenses de construction de lignes nouvelles, obligatoirement à la charge de l'État en raison des quatre cinquièmes.

Par comparaison au chiffre des impôts payés par les Chemins de fer au titre de l'impôt sur les transports et de prestations en nature, compte tenu des exonérations diverses (chiffre d'affaires et patentes), on trouve ainsi que la balance des charges et profits des collectivités traduit un excédent de charges de 150 millions au minimum pour l'exercice 1931, et vraisemblablement de plus de 300 millions pour 1932.

- Ce passif ne peut manquer de s'accroître en raison des réductions récemment consenties aux Chemins de fer en matière d'impôt sur les transports (1).

D'ailleurs, dans toute comparaison des transports par voie ferrée et des transports par route, il ne faut pas oublier de tenir compte des avantages conférés aux Chemins de fer à des titres multiples.

En effet, non seulement les collectivités accordent leur garantie aux emprunts contractés par les Compagnies, mais encore elles consentent à tout moment leur aide financière pour combler les déficits d'exploitation. Les Chemins de fer bénéficient à ce point de la protection des Pouvoirs publics, que leur responsabilité financière peut être considérée comme nulle. Quels que soient les résultats de leur exploitation, les actionnaires sont toujours assurés de toucher leur dividende, les obligataires leurs intérêts, et les employés leur salaire.

Quel est l'entrepreneur de transports automobiles qui ne consentirait à aliéner sa liberté et à accepter les charges des chemins de fer en échange des mêmes avantages ?

Des deux modes de transport, il en est donc bien un qui jouit d'un véritable privilège, mais ce n'est pas comme on l'affirme trop souvent, sans jamais apporter de preuve, l'automobile : c'est le Chemin de fer.

Il faut insister sur ce qu'il s'agit non seulement d'un privilège d'ordre fiscal mais également d'un privilège d'ordre financier.

Aucune différence de réglementation entre les deux modes de transport ne saurait évidemment justifier une différence de traitement aussi sensible.

#### « L'écémage » du trafic du chemin de fer par l'automobile.

Cette heureuse expression, bien que son fondement reste inconsistant, a déjà permis de faire beaucoup de mal à l'industrie automobile.

En fait, il est actuellement transporté par la route autant et plus de marchandises bon marché (produits agricoles, matériaux de construction, matières premières, engrais, etc...) que de produits chers. C'est pour des raisons de qualité et de commodité, et non parce qu'elle est moins chère, que l'automobile a enlevé certains transports au chemin de fer; le meilleur exemple peut en être trouvé dans le transport, pourtant si peu rémunérateur, du bétail vivant aux centres de consommation.

Rappelons, d'autre part, que le même reproche pourrait être adressé — mais

---

(1) Nous renvoyons au Rapport de M. Josse et à l'étude de M. A. Sauvy, pour le calcul détaillé des charges imposées par les chemins de fer au budget public.

avec plus d'exactitude — à l'avion et au chemin de fer lui-même qui « écrème », sur une grande échelle, les transports par voie d'eau (charbon, minerai, etc...).

Si, enfin, on veut bien considérer que la longueur des voies ferrées de tout ordre n'est que de 60.000 kilomètres, tandis que celle des routes s'élève à 650.000 kilomètres, on conçoit aisément que l'automobile est plus l'auxiliaire et le collaborateur indispensable du chemin de fer, que son concurrent.

### *La concurrence.*

Il est indéniable, cependant, qu'il y a, dans certains cas, concurrence entre le rail et la route, et c'est bien heureux pour tous les usagers des transports, car cette concurrence s'est encore une fois révélée facteur du progrès, et on peut déjà en apprécier les résultats : réduction des prix de transport des marchandises, en particulier ; des denrées alimentaires réduction des délais de livraison ; accroissement du confort pour le transport des voyageurs (mise en service d'automotrices rapides, création de wagons-lits toutes classes, relations plus rapides et mieux combinées.....).

### *Objections faites à l'automobile au nom de l'intérêt national.*

M. A. SAUVY a voulu opposer au nom de l'intérêt national l'automobile-consommateur d'essence au chemin de fer-consommateur de charbon. A notre avis, il n'y a, pratiquement, aucune différence.

Notre pays est, malheureusement, pauvre en carburants minéraux de toutes espèces, et l'existence de quelques gisements de houille en France ne justifie pas davantage l'épithète de « national » pour le charbon que pour le pétrole.

La production de charbon a toujours été insuffisante pour couvrir les besoins de la totalité du marché intérieur et il a fallu en importer 24 milliards de tonnes valant 3 milliards en 1931 et 17 milliards 500 tonnes valant 2 milliards 100 millions en 1932 (années de crise).

L'essence est importée en totalité, mais les importations n'ont atteint que 2 millions 100.000 tonnes en 1932 (Année record) représentant à peine 1 milliard 100 millions de francs. Encore faudrait-il tenir compte de ce que l'essence a un pouvoir calorifique deux fois plus élevé que le charbon et que les moteurs à essence ont un rendement deux fois et demie plus élevé que les moteurs à charbon. Autrement dit, au point de vue utilisation, une tonne d'essence équivaut à 5 tonnes de charbon.

Il y a donc certainement intérêt à importer du pétrole de préférence à de la houille, sans même tenir compte des facilités de transport et de stockage du premier combustible.

Ajoutons, enfin, que dès maintenant une industrie pétrolifère puissante existe en France, dans laquelle des milliards de capitaux ont été investis.

Certains ont voulu voir un remède à la pénurie du pays en combustible liquide dans la transformation du charbon en carburant liquide ou encore dans l'utilisation de l'alcool : l'une et l'autre de ces solutions sont également inopérantes et anti-économiques. Elles supposent l'une et l'autre que le pays dispose

de ressources en charbon inépuisables (pour fabriquer un hectolitre d'alcool, il faut 100 kilos de charbon), ce qui n'est pas le cas, encore une fois.

Bien plus, les carburants ainsi obtenus sont toujours excessivement coûteux.

Il est certainement préférable à tous les points de vue d'envisager l'approvisionnement en pétrole du pays par la voie normale des échanges commerciaux avec les pays producteurs (Russie, Roumanie, États-Unis, Irak).

#### *Nécessité du chemin de fer.*

M. A. SAUVY déclare : « Si le chemin de fer n'existait pas, il faudrait l'inventer. »

Rien n'est moins certain. Il est, en effet, plus vraisemblable que, dans l'hypothèse où le chemin de fer n'existerait pas, les transports routiers auraient bénéficié d'un développement tel qu'ils répondraient aux besoins de la population mieux que les chemins de fer — déjà en état d'infériorité sur ce point — n'ont jamais pu le faire en raison de la rigidité de leur tracé.

Déjà, d'ailleurs, on assiste au déclin du rail. Les crédits pour la construction de lignes nouvelles ont été réduits. Dans tous les pays neufs, lorsqu'il s'agit de créer une voie de communication, c'est la route qui a souvent la préférence. En France même, dans de nombreux départements, les voies ferrées d'intérêt local ont été abandonnées et remplacées par des services automobiles, moins onéreux pour les budgets communaux et départementaux.

Les grandes Compagnies ont déjà demandé l'autorisation de suspendre le trafic de certaines voies secondaires. M. DAUTRY lui-même, directeur des Chemins de fer de l'État, ne plaide-t-il pas en faveur de la suppression de 15.000 kilomètres sur un total de 45.000 kilomètres de lignes dites « d'intérêt général ».

Certes, il n'est pas question de substituer à la totalité des voies ferrées, les transports routiers, mais il est très raisonnable d'envisager le moment où, grâce à une répartition judicieuse du trafic entre les deux modes de transport, les Compagnies de chemins de fer n'auront plus à assurer que l'exploitation des grandes artères parfaitement rentables, pour le plus grand bien de l'économie nationale et de tous les usagers.

M. BOUVIER dit qu'il se rallie, d'une manière générale, aux idées de M. REYMOND. Il ajoute que, dans le remarquable rapport de M. SAUVY, il a fort remarqué la constatation déjà signalée par M. DAUTRY : les Chemins de fer, confiants dans leurs destinées, et restant dans leur routine, n'ont fait des efforts que lorsque la crise économique et la concurrence automobile les y ont obligés.

Il est également d'accord avec M. SAUVY pour penser, après l'exemple des deux réseaux d'État, que la nationalisation des Chemins de fer ne pourrait qu'aggraver le mal, et pour reconnaître les contraintes des réseaux qui ne sont maîtres, ni de leurs tarifs, ni de leurs salaires, ni même de leur exploitation. — Nous souhaitons tous qu'il leur soit rendu de la liberté pour compenser le monopole qui leur échappe, et ainsi nous aurons débarrassé de ses chaînes celui des deux lutteurs que nous représentait M. SAUVY (encore que le lutteur enchaîné fût garanti d'être soutenu par l'État).

Enfin, nous désirons tous que les transports massifs et à grandes distances soient réservés aux Chemins de fer et que l'Automobile se cantonne dans les petites et moyennes distances pour la collecte ou la répartition et pour les transports complets de porte à porte.

En résumé, M. BOUVIER dit que, s'il avait traité le même sujet l'an dernier, « avec des lunettes d'auto », M. SAUVY l'aura un peu traité cette année « avec des lunettes de chemins de fer ». En tout cas, tous deux se trouvent d'accord sur les points essentiels :

La concurrence, de même que la coordination, seront avantageuses pour les usagers, et, avec le temps et le progrès, la situation s'améliorera inévitablement.

Mais il n'en reste pas moins que les Chemins de fer, à l'allure de 11 millions par jour de déficit, creusent un trou de 4 milliards dans notre budget, et qu'il est urgent de s'en inquiéter. Nous souhaitons donc, en plus de la collaboration et de la concurrence signalées ci-dessus, que les Chemins de fer, ayant obtenu leur liberté, changeront leur tarification périmée, supprimeront les petites gares rapprochées, les trains omnibus et la Petite Vitesse, réalisant ainsi d'importantes économies pour le plus grand bien de la situation générale financière de la France qui, nous le savons, ne peut *pas se rétablir par des impôts nouveaux, mais seulement par des économies.*

M. le Dr Robert SOREL dit que, depuis que les automobiles font concurrence aux chemins de fer, on a pu constater des améliorations offertes par les Compagnies aux consommateurs des transports; il ne s'agit pas de supprimer cette concurrence, utile au public, mais de rendre cette concurrence possible en supprimant certaines clauses du cahier des charges qui n'ont plus de raison d'être après cent ans, et de permettre aux Chemins de fer d'agir avec plus de souplesse dans la fixation des tarifs. Les Compagnies estiment que les impôts et autres dépenses faites au profit de l'État (postes, transports de militaires, de prisonniers, de certains fonctionnaires) s'élèvent à 3.381.730.705 francs en 1930, contre 320.767.080 francs en 1913.

L'automobile n'a aucune de ces charges, et, de plus, elle n'a aucune obligation de prendre les marchandises qui ne lui conviennent pas.

Ceci dit, il ne faudrait pas en prendre prétexte pour recommencer cette politique qui consiste à favoriser les bateaux à voile contre les bateaux à vapeur et surcharger l'automobile, qui représente un progrès, au profit des chemins de fer. Mais, d'autre part, ce serait une erreur de croire que le chemin de fer va disparaître et qu'il n'y a plus qu'à déferer les voies et les transformer en autostrades. Les chemins de fer rendent et rendront encore des services pendant longtemps, à condition que les dirigeants se persuadent que le temps du monopole est passé et qu'ils doivent adopter les méthodes commerciales qui consistent à étudier les besoins des clients et à faire tout leur possible pour les satisfaire, en leur évitant toutes les réglementations arbitraires qu'ils leur imposaient du temps où le pauvre consommateur devait passer sous leurs fourches caudines. Ils doivent ainsi prendre un soin particulier de leurs meilleurs clients, c'est-à-dire des voyageurs de troisième classe; ces derniers forment 82,84 % de l'ensemble des voyageurs de toutes classes et 63,9 % des recettes-voyageurs.

Par ailleurs, il ne faudrait pas que l'automobile soit soumise aux caprices des fonctionnaires de l'État. Les journaux ont publié dernièrement qu'un préfet des Côtes-du-Nord avait réclamé le droit d'autoriser à sa guise les services d'automobiles. Les citoyens qui désirent établir un service d'autocars devront solliciter la bienveillante autorisation de Sa Majesté pour obtenir des patentes royales. Les préfets remplaceraient ainsi la toute-puissante majesté royale; c'est ce que l'on appelle *Liberté*. Le prétexte est que ce fonctionnaire a pour fonction de garder intacte le domaine public. Or, si les routes sont du domaine public, cela veut dire qu'elles sont faites pour le public, de même que les préfets sont des fonctionnaires publics, pour servir le public, et non pour entraver son activité économique.

En résumé, l'État doit décharger les Compagnies de chemins de fer d'obligations surannées et payer au prix coûtant les services qu'il leur demande, mais il ne doit jamais entraver l'essor de la nouvelle industrie automobile. La lutte entre le rail et la route a montré les bienfaits de la concurrence pour le consommateur. La liberté départagera, avec le temps, le domaine du train et celui du camion de l'autocar.

M. ROUSSILHON fait observer que les préfets ont précisément dans leurs attributions la police des routes; ils n'excèdent pas leurs pouvoirs en déterminant les stationnements et en prenant toutes mesures utiles pour éviter les accidents.

Par ailleurs, M. ROUSSILHON fait valoir que les chemins de fer appartiennent à tout le monde, et il insiste, vu le grand nombre des obligataires et des actionnaires et le montant des capitaux investis, sur la perte que leur disparition éventuelle ferait subir à tous les contribuables.

M. NAVACHINE demande s'il n'y aurait pas intérêt à dégager les conditions et les résultats économiques de l'emploi de l'automobile pendant les dernières années. L'automobile est devenue un élément indispensable de notre vie économique, enraciné dans les usages de tous les pays.

Ainsi, par exemple, le rendement d'un médecin en province ou d'un commerçant est indissolublement lié à l'emploi d'automobiles. Si l'automobile devient plus chère, les services médicaux et commerciaux le deviendront à leur tour.

Et puis, qu'entend-on par concurrence? Il ne s'agit pas de la concurrence des voitures particulières. C'est donc les transports en commun par la route. Mais pour les petits parcours, les chemins de fer doivent chercher à se décharger, parce que ces petits parcours sont presque toujours déficitaires. Quant aux transports des marchandises à longue distance par camions, la conclusion logique est de faire en sorte que les impôts soient égaux pour le chemin de fer et pour la voiture.

Si la voiture accuse néanmoins des avantages, cela veut dire qu'elles représente un instrument perfectionné, et, dans ce cas, empêcher le progrès de la voiture sera empêcher le progrès tout court.

Ce qui importe, c'est de créer des rapports suffisamment souples pour que la tendance naturelle du développement économique puisse se réaliser avec tout l'avantage qui lui est propre et avec aussi peu de déchets que possible.



M. CHAUVIN émet l'avis que les Réseaux de chemins de fer auraient intérêt à consentir un gros effort pour conserver leurs clients. Ils devraient être exploités d'une façon plus rationnelle, qui tiendrait compte des exigences économiques de la vie actuelle.

En ce qui concerne le trafic des voyageurs, par exemple, une amélioration sensible serait de mettre à la portée de tous, l'utilisation des trains de nuit, par la création de trains complets de wagons-lits, et par l'aménagement des tarifs.

Le trafic marchandises pourrait être aussi développé, si une éducation et un contrôle sévère du personnel limitaient la casse et la perte des colis confiés aux réseaux.

Enfin, l'entretien méticuleux des gares, l'augmentation du confort des locaux réservés au public, le développement, chez les employés, de l'esprit commercial qui préside habituellement aux relations entre fournisseurs et clients, augmenteraient l'affection des usagers pour un moyen de transport dont les possibilités sont encore immenses.

M. le Dr HAZEMANN s'enquiert de ce que pourrait être, en cas de guerre, le rendement comparatif des transports des troupes par route et par fer, et il fait remarquer que l'expérience de la bataille de la Marne ne devrait pas être perdue de vue.

M. BARBOT fait remarquer que, bien souvent, lorsqu'on cherche à établir une comparaison entre le montant des impôts spéciaux frappant le chemin de fer et le montant de ceux frappant l'automobile, on oublie :

a) Que, si ceux-ci ont pour objet, dans une forte proportion (en 1922, 4 milliards 500 millions sur 4 milliards 830 millions, selon les données de notre collègue M. REYMOND), de couvrir les charges que l'État assume pour les routes — et, par suite, ne constituent pas, à concurrence du chiffre de 4 milliards 500 millions, un impôt proprement dit, mais un simple et *légitime* remboursement de dépenses — ceux-là, par contre, sont exclusifs de toute charge d'entretien et d'amortissement des voies ferrées. Encore, dans l'évaluation des impôts dont sont grevés les chemins de fer, faudrait-il tenir compte des impôts payés au titre des emprunts qui couvrent les dépenses d'établissement des lignes, puisque les emprunts émis par l'État pour couvrir les dépenses analogues relatives aux routes sont exonérés de tout impôt.

b) Que, à côté des sommes ayant nettement le caractère d'impôts, les Réseaux ont de nombreuses sources de moins-values de recettes dans l'application de tarifs réduits obligatoirement consentis à l'État, aux départements et communes, à l'Administration des Postes, aux militaires, aux familles nombreuses et aux mutilés de guerre. Si le principe de ces tarifs spéciaux se justifiait au moment où le rail avait un monopole de fait — leur exploitation — il est bien évident que maintenant, ces différents usagers ne devraient pas être plus favorisés que les clients ordinaires, sauf à ce que l'État leur tînt compte, sous une autre forme et s'il le jugeait utile, des avantages qu'ils perdraient ainsi.

c) Que les Réseaux ont des charges sociales très lourdes. La dotation versée aux caisses des retraites représente, à elle seule, 15 % des traitements; si l'on ajoute les allocations de famille, les dépenses du Service médical et celles des

œuvres philanthropiques, on arrive à un pourcentage qui dépasse 20 %, auprès duquel le 4 % des Assurances sociales, qui ne joue d'ailleurs que pour les traitements inférieurs à 25.000 francs, est vraiment bien faible.

On ne saurait affirmer, dans ces conditions, que le Chemin de fer jouit d'un privilège fiscal, bien au contraire, sur le terrain fiscal, — comme, d'ailleurs, sur le terrain administratif — dans un état très net d'infériorité vis-à-vis de l'automobile. Cette inégalité se comprenait, peut-être même elle s'imposait, à la naissance de l'automobile, afin de lui permettre de se développer normalement ; mais, depuis longtemps déjà, et plus encore aujourd'hui, les deux modes de transports devraient être également traités.

D'autre part, si, comme plusieurs de nos collègues l'ont fait observer justement, une concurrence limitée a des avantages certains, il n'en est pas moins vrai que la concurrence excessive — telle qu'elle se manifeste en certains endroits entre des lignes parallèles de chemins de fer et d'autocars, et, même parfois, entre plusieurs lignes parallèles d'autocars — est nuisible à l'exploitant et à l'usager : à l'exploitant, qui est obligé de réduire ses prix au-dessous de tout chiffre rémunérateur et de ne pratiquer l'amortissement de son matériel qu'à une cadence nettement inférieure à l'usure subie ; à l'usager, dont on n'a pas toujours le bien-être en vue, et qui, le cas s'est déjà présenté, n'a pas la certitude que son transporteur est assuré contre les accidents.

Une coordination rationnelle aurait pour effet, au contraire, par l'établissement de parcours se complétant et d'horaires se correspondant, par la généralisation des billets de trafic direct, de donner des avantages nouveaux et appréciables à tous les usagers. Cette coordination permettrait au chemin de fer de conserver le rang auquel, par ses qualités de vitesse, de sécurité, de débit (1) et de régularité, il a droit dans l'industrie des transports.

Par ailleurs, M. BARBOT dit que, si l'on observe :

— d'une part, que de nombreux villages ne sont pas desservis par le chemin de fer, ou quelquefois le sont mal, que seule l'automobile peut les atteindre et jouer ainsi un rôle très utile ;

— d'autre part, que les camions et autocars causent un nombre d'accidents plus élevé proportionnellement que les autres véhicules automobiles ;

— enfin, que la grande majorité des services d'autocars accusent une vitesse commerciale inférieure aux trains de voyageurs de même parcours, et, *a fortiori*, aux autorails.

On conclut que, là où existe une voie ferrée, l'emploi de l'autorail est, dans la plupart des cas, préférable à celui de l'autocar.

Comment, d'ailleurs, les gros véhicules ne seraient-ils pas une gêne et un danger permanents pour les voitures de tourisme et les piétons, quand on entend des conducteurs déclarer cyniquement que le Code de la route se résume, pour eux, à ces simples mots : « Tout est permis, sauf les accidents. » (2)

Pour terminer, M. BARBOT rappelle, au sujet du retard avec lequel sont trop

---

(1) Les transports de banlieue et le métro sont des exemples du débit que le rail est capable d'assurer. On pourrait citer aussi le trafic de charbon particulièrement important auquel le Réseau du Nord a dû faire face, la semaine dernière, par suite des grands froids qui rendaient impossible tout transport par voie d'eau.

(2) Reportage d'un collaborateur du « *Matin* » auprès d'un service de transports de marchandises Marseille—Paris (« *Le Matin* » du 16 décembre 1932).

souvent données les autorisations ministérielles, le cas particulièrement caractéristique, exposé à l'Assemblée générale d'avril dernier du P.-L.-M., par M. LEBON, président du Conseil d'administration de la Compagnie et ancien ministre : une société de raffinerie de pétrole s'installa en 1928 aux abords de l'Étang de Berre; vu le tonnage important qu'elle pourrait lui confier, elle demanda au P.-L.-M., qui le lui accorda, un tarif spécial. Mais le projet de tarif, déposé au début de 1929 au ministère, ne vint en délibération au Conseil supérieur des Chemins de fer qu'en octobre 1932 ! Il semble inutile d'ajouter que la Société s'était, dans l'intervalle, adressée aux transporteurs par voie d'eau. De ce retard, il est résulté, pour le P.-L.-M., une perte annuelle de recettes d'environ 5 millions et, pour le Trésor, une perte correspondante d'impôts de 500.000 francs !

M. BERTIN apporte sa contribution à l'étude présente, en faisant connaître l'essentiel des mesures adoptées en Angleterre pour résoudre la concurrence du rail et de la route, qui s'est manifestée plus âpre et surtout plus subite encore qu'en France.

En Angleterre, pays de la liberté, les Réseaux de chemins de fer s'étaient formés et développés sans aucun contrôle de l'État. Un besoin impérieux de coordination des efforts se fit sentir au moment de la guerre, où la multitude des réseaux fut placée sous la direction d'un comité exécutif composé des directeurs des onze compagnies principales. La guerre terminée, on alla beaucoup plus loin dans le sens de l'unification et, dès 1921, une loi en date du 15 août groupa les 119 compagnies encore existantes en quatre grands réseaux. L'œuvre accomplie a été considérée par tous comme un immense progrès.

Après la guerre, les services automobiles se développèrent avec une égale liberté, et, on peut dire, dans une véritable anarchie. Très rapidement, il a fallu y mettre ordre et réglementer la circulation automobile.

Une loi de 1930, ayant pour but la coordination rationnelle des divers modes de transports, a divisé la Grande-Bretagne en 13 circonscriptions automobiles (11 pour l'Angleterre, 2 pour l'Écosse), sur chacune desquelles règne une commission composée de trois membres constituant une sorte de tribunal. Le président de la Commission est nommé souverainement par le ministre; les deux autres membres sont nommés par le ministre également, mais sur présentation de jurys locaux. Chaque circonscription est divisée en secteurs pourvus chacun d'un office qui entre en contact direct avec les intéressés. Aucun service automobile ne peut être créé sans que la Commission ait statué, et tous les services existant au moment de l'entrée en application de la loi ont été soumis à revision.

Il apparaît donc que la réglementation redoutée par M. le D<sup>r</sup> SOREL constitue, par les heureux effets qu'elle produit en Angleterre, une mesure indispensable au juste équilibre des transports.

M. SAUVY répond à quelques objections formulées par M. REYMOND : il constate, avec plaisir, que ce dernier est d'accord avec lui sur certains chiffres. Par contre, le désaccord subsiste dans les résultats d'ensemble.

*Privilège des usagers de la route.* — Les routes coûtaient sans doute aux collectivités quelques centaines de millions avant la guerre; mais c'était là une

subvention de l'État à un service d'intérêt général. Aujourd'hui, le problème a entièrement changé d'aspect; l'intensité du trafic est suffisante pour permettre de demander à l'automobile de subvenir à l'entretien du réseau routier; or, jusqu'à ces derniers temps, l'automobile ne payait pas sa part des dépenses de la route.

Les chiffres fournis par M. REYMOND à l'appui de la thèse de l'automobile renferment, en effet, bien des inexactitudes. La question a été traitée dans toute son étendue et tout à fait objectivement dans le *Bulletin de la Statistique générale de la France* (octobre-décembre 1933). Voici les résultats obtenus depuis 1929 (1) :

	1929	1930	1931	1932	1933
Profits des collectivités (impôts) . . . . .	3.020	3.190	3.660	3.870	4.240
Charges des collectivités . . . . .	2.720	3.270	(4.500)	(4.500)	(4.500)
Excédent des charges imputables à l'automobile . . . . .	+ 300	— 80	— 840	— 630	— 260

La balance se traduit donc par un excédent des charges des collectivités imputables à l'automobile; on a admis que les dépenses du réseau routier n'avaient pas augmenté depuis 1931.

Il est donc légitime de prétendre que, jusqu'en ces derniers mois, l'automobile ne payait pas sa voie et bénéficiait, par suite, vis-à-vis du chemin de fer, d'un privilège fiscal.

*Carburant.* — Nos importations de charbon qui se font de pays limitrophes avec lesquels nous pouvons échanger des marchandises sont moins onéreuses que nos importations d'essence. Que pourrions-nous fournir aux États-Unis en échange de pétrole? Pas d'objets manufacturés comme des machines, ni des matières premières comme du coton ou du cuivre; mais tout au plus du vin, et encore, la quantité de vin exportée serait-elle certainement insuffisante. Un parallèle entre les importations de charbon et celles de pétrole n'est donc pas légitime.

*Concurrence.* — M. SAUVY, se référant à l'intervention de M. NAVACHINE, estime qu'il faut établir la discrimination entre la concurrence privée et la concurrence commerciale. La première est simplement d'ordre fiscal; la seconde relève aussi du domaine administratif.

L'automobile n'est pas tenue, comme le chemin de fer, d'effectuer tous les transports. Elle peut en refuser certains, et, au contraire, si d'autres l'intéressent, les assurer à des prix avantageux. Le Chemin de fer doit, par contre, accepter tous les transports qui lui sont demandés, même si un tarif particulièrement désavantageux lui est imposé par l'État. Il faut donc une réglementation nouvelle pour que les deux moyens de transport se trouvent placés sur un même pied d'égalité vis-à-vis de la loi.

(1) Chiffres en millions de francs.