

CENTRE DE RECHERCHES ECONOMIQUES

**CERC**

**TABLE  
RONDE  
22**

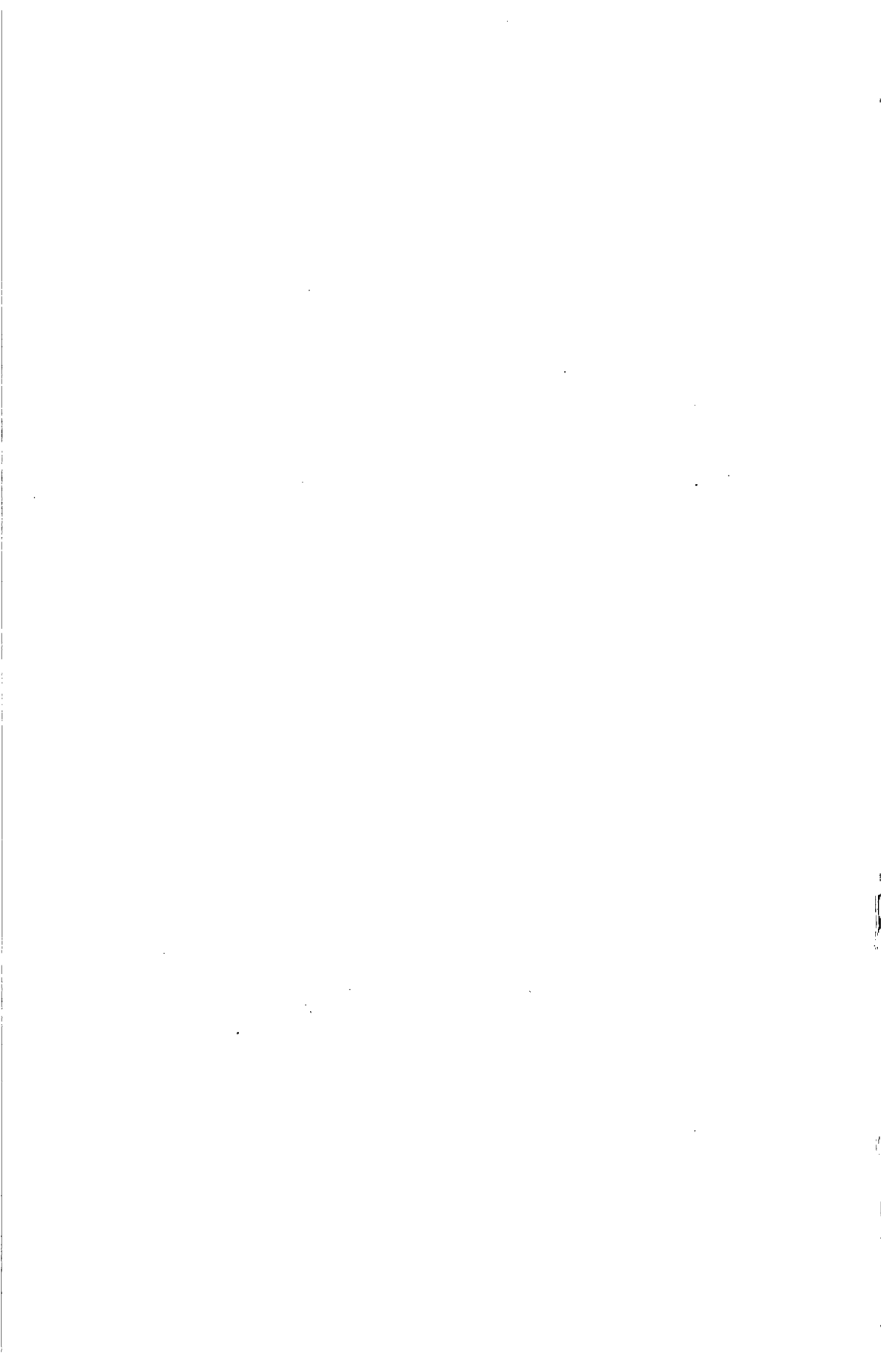
**AVANTAGES ET INCONVÉNIENTS**

**(AU NIVEAU DE LA COLLECTIVITÉ)**

**DES INTERVENTIONS DE L'ÉTAT SUR  
LA POLITIQUE DES PRIX DES ENTREPRISES  
DE TRANSPORT DE MARCHANDISES**

**CONFERENCE EUROPEENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS**

**PARIS 1974**



## TABLE DES MATIERES

LISTE DES PARTICIPANTS .....	5
AVANTAGES ET INCONVENIENTS (AU NIVEAU DE LA COLLECTIVITE) DES INTERVENTIONS DE L'ETAT SUR LA POLITIQUE DES PRIX DES ENTREPRISES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES .....	7
M. DEL VISCOVO	
SYNTHESE DE LA DISCUSSION .....	34
(Débat de la Table Ronde sur le rapport)	

*La Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) a été créée par un protocole signé à Bruxelles le 17 octobre 1953. Elle groupe les Ministres des Transports des 18 pays suivants : Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, France, Grèce, Irlande, Italie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Portugal, Royaume-Uni, Suède, Suisse, Turquie et Yougoslavie (pays associés : Australie, Japon; pays observateurs : Canada, États-Unis).*

*La CEMT a pour objectifs :*

- de prendre toutes mesures destinées à réaliser, dans un cadre général ou régional, la meilleure utilisation et le développement le plus rationnel des transports intérieurs européens d'importance internationale;*
- de coordonner et de promouvoir les travaux des Organisations internationales s'intéressant aux transports intérieurs européens (rail, route, voies navigables), compte tenu de l'activité des autorités supra-nationales dans ce domaine.*

*La diffusion des ouvrages publiés par la CEMT est assurée par le Service de Vente des Publications de l'OCDE, 2, rue André-Pascal, 75775 PARIS CEDEX 16.*

**CENTRE DE RECHERCHES ÉCONOMIQUES**

**RAPPORT DE  
LA VINGT-DEUXIÈME TABLE RONDE  
D'ÉCONOMIE DES TRANSPORTS**

Tenue à Paris, les 15 et 16 mars 1973  
sur le thème :

**AVANTAGES ET INCONVÉNIENTS  
(AU NIVEAU DE LA COLLECTIVITÉ)**

**DES INTERVENTIONS DE L'ÉTAT  
SUR LA POLITIQUE DES PRIX  
DES ENTREPRISES DE TRANSPORT  
DE MARCHANDISES**

**CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS**

## LISTE DES PARTICIPANTS

Professor Dr. G. ABERLE (Président)  
Institut für Verkehrswissenschaft  
an der Universität zu Köln  
Hebbelstrasse 39  
5038 RODENKIRCHEN (Allemagne)

M. C.E. SURANO (représentant le Rapporteur)  
Maître Assistant  
Centro Studi  
sui Sistemi di Trasporto  
Via Lucullo, 8  
00187 ROMA (Italie)

Dr. J. EBNER  
Syndikus der Bundessektion Verkehr  
Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft  
Baummarkt 13  
1011 WIEN (Autriche)

Professor Dr. W. HAMM  
Universitätstrasse 7  
355 MARBURG (Allemagne)

M. le Professeur Dr. C. KASPAR  
Institut de Tourisme  
et d'Economie des Transports  
Vambülstrasse, 19  
9000 ST. GALLEN (Suisse)

Professor Dr. E. MATZNER  
Institut für Finanzwissenschaft  
und Infrastrukturspolitik  
Technische Hochschule  
Karlsplatz 13  
1040 WIEN (Autriche)

M. J. MIRA RODRIGUEZ  
Jefe de la Division de  
Productos y Costos  
Consejo Superior de Transportes Terrestres  
Ministerio de Obras Publicas  
MADRID 3 (Espagne)

Professor D.L. MUNBY  
Reader in Transport Economics  
Nuffield College  
OXFORD (Royaume-Uni)

Professor H.P. MYRUP  
Institut for Virksomhedsledelse  
Universitetsparken  
8000 AARHUS C (Danemark)

M. L. NARANJO  
Economiste  
Consejo Superior de Transportes Terrestres  
Ministerio de Obras Publicas  
Nuevos Ministerios  
MADRID (Espagne)

Professor Dr. S. NOVAKOVIĆ  
University of Beograd  
14 Decembra 59  
BEOGRAD (Yougoslavie)

Drs. J.B. POLAK  
Reader in Transport Economics  
Faculty of Economics  
State University of Groningen  
Oude Boteringestraat 23  
GRONINGEN (Pays-Bas)

M. G. POULENAT  
Administrateur Civil  
Ministère des Transports  
Direction des Transports Terrestres  
244, Boulevard Saint-Germain  
75775 PARIS Cedex 16

M. J.M. THOMSON  
Research fellow in Transport  
The London School of Economics  
and Political Science  
University of London  
Houghton Street  
Adlwyck, LONDON WC2A 2AE (Royaume-Uni)

Secrétariat : MM. A. DE WAELE  
A. RATHERY

AVANTAGES ET INCONVENIENTS  
(AU NIVEAU DE LA COLLECTIVITE)  
DES INTERVENTIONS DE L'ETAT  
SUR LA POLITIQUE DES PRIX  
DES ENTREPRISES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES

Prof. M. DEL VISCOVO  
Centro Studi  
sui Sistemi di Trasporto  
Roma





## INTRODUCTION

Nous voulons avant tout préciser le caractère particulier de ce document. Il a été conçu uniquement comme un document de travail, visant à définir les éléments du problème dont nous discutons aujourd'hui.

Puisque l'assistance ne se compose pas seulement d'universitaires ou de personnes essentiellement intéressées par une optique universitaire, nous avons cru bon d'adopter une forme synthétique, de teneur concrète.

Ce document de travail suppose donc une connaissance du cadre de référence théorique, du moins dans ses grandes lignes. A toutes fins utiles, on trouvera d'excellents travaux de synthèse dans de nombreuses publications. Deux références bibliographiques semblent épuiser le sujet :

John R. Meyer et Mahlon R. Straszheim. Pricing and Project Evaluation. Part I. Pricing principles and their implications. P. 11.30. The Brookings Institution. Wash. D.C. 1971.  
R. Turvey. Economic Analysis and Public Enterprises. Allen et Unwin, 1971 - Chap. V et VI.

Pour ce qui est des références à la politique commune des transports, la théorie des prix est tirée du document Options on Transport Tariff Policy CEE 1965 ; d'autre part, les études d'application et les essais de transposition de l'exposé théorique au plan de la pratique sont tirés d'un rapport sur les données recueillies au cours d'une expérience sur le tronçon Paris-Le Havre.

Les participants voudront bien pardonner à l'auteur certaines remarques qui leur paraîtront trop évidentes. Pour cette Table Ronde, l'auteur a préféré encourir ce reproche plutôt que d'être trop abstrait lorsqu'il s'agissait d'élucider un problème d'un intérêt économique immédiat.

Voici quel a été le plan suivi. Dans la première partie, nous avons identifié un minimum de caractères communs aux diverses techniques et formules d'application du contrôle des prix. La conclusion qui ressort de cette partie est que ces contrôles se caractérisent à la fois par les objectifs spécifiques d'une politique des transports donnée et par les possibilités pratiques de mise en oeuvre. Ces dernières dépendent, à leur tour, des fonctions de production respectives.

Dans la deuxième partie, nous envisageons la politique des contrôles dans l'hypothèse qu'il n'y ait qu'une seule offre : celle du chemin de fer. Par contre, dans la troisième partie, le problème est étudié dans l'hypothèse théorique que la seule offre existante soit celle des transports routiers et de la batellerie. A chacun de ces cas abstraits correspond une politique optimale des prix différente ; par conséquent, les possibilités de contrôle des prix sont différentes, elles aussi.

Dans la quatrième et la cinquième parties nous abandonnons l'hypothèse de la demande satisfaite par un seul moyen de transport, à l'exclusion des autres. Nous introduisons l'hypothèse d'un marché concurrentiel pour des secteurs très importants et significatifs, c'est-à-dire avec la possibilité pour l'usager de remplacer les services assurés par un moyen de transport par les services d'autres moyens de transport. Le contrôle des prix que l'on peut exercer dans cette situation doit tenir compte d'un fait : pour un moyen de transport - le chemin de fer - la fonction de production reste de type monopoliste tandis que pour les autres moyens de transport, les structures de production tendent à être de type concurrentiel. Du point de vue opérationnel, le contrôle des prix pourrait être défini, à la base, par une règle qui garantirait que l'entreprise monopoliste n'appliquera pas de tarifs inférieurs aux coûts marginaux et que les coûts des infrastructures seront correctement imputés par les autres moyens de transport.

La sixième partie commente brièvement les considérations fortement politisées qui caractérisent plus ou moins les objectifs proposés à la politique des transports. Tous ces objectifs "politiques" ne sont pas justiciables de techniques fournies par l'analyse économique. Par exemple, le souci de maintenir un minimum d'activité sur certaines lignes de chemin de fer, fussent-elles irrémédiablement désuètes, est fort étranger, assurément, à la répartition optimale des ressources et à l'optimum de Pareto. Mais, dans le complexe production-consommation d'un système économique, ce souci peut avoir un fondement politique et sociologique dont il serait vain et dangereux de négliger l'importance. D'où la nécessité d'interpréter les politiques des prix des transports par référence à un paradigme qui fait intervenir, outre le critère économique d'efficacité maximale dans l'utilisation des ressources et de bien-être maximal, un critère d'appréciation politique que l'on pourrait appeler "l'assentiment" maximal. Certes, les quantités de services produits sont indéterminés, du moins par rapport à l'optimum indiqué par le paradigme économique, mais cette moindre rigueur logique est compensée par une compréhension plus profonde du phénomène.

# I

L'intervention de l'Etat dans le domaine des prix du transport des marchandises revêt des formes si multiples (1) qu'il est difficile de la traiter comme une pratique ou une politique uniformes et universellement établies (2). En fait, il est plus simple et aussi plus conforme à l'esprit de ce document de travail de se borner à constater qu'en aucun pays actuellement les prix du transport des marchandises ne sont fixés par le seul libre jeu du marché et de l'offre suivant les lois d'une parfaite concurrence. Les prix du transport des marchandises sont plus ou moins réglementés et la marge de négociation ou de choix laissée aux opérateurs (producteurs et consommateurs) est telle que le permettent le degré de différenciation des tarifs, la plus ou moins grande efficacité des contrôles exercés par l'Etat pour faire respecter ces tarifs, enfin l'application pratique des dispositions réglementaires.

Il est toutefois possible d'identifier un minimum de traits communs. L'intervention de l'Etat en matière de tarifs ferroviaires est bien plus directe, précise et pénétrante que pour les autres moyens de transport. Cette différence s'explique par des raisons historiques et aussi psychologiques : à tort ou à raison, on continue de penser généralement que le chemin de fer joue un rôle déterminant dans la politique des transports. Mais, nous le verrons, il y a aussi d'autres motifs bien actuels qui justifient cette pratique. En fait, les chemins de fer réagissent à l'intervention en maintenant en vigueur à peu près partout un ensemble de tarifs fort diversifiés qui comporte une quantité de prix différents (par catégories de marchandises, de poids, par vitesse d'acheminement), ainsi que des dérogations et conditions spéciales. Cet ensemble de tarifs correspond, en partie, à la répartition des coûts des immobilisations (infrastructures) ; il est cependant permis de penser que des tarifs aussi différenciés (au point que les services officiels chargés de les faire respecter ont peine à s'y retrouver) tiennent aussi à la position quasi monopoliste des chemins de fer dans certaines régions et dans certains secteurs du marché de l'offre, ou du moins à leur position suffisamment forte pour être dite dominante.

Dans les transports routiers et fluviaux, la réglementation des prix n'est pas universelle (1). Les recherches effectuées dans le cadre d'une politique européenne commune des transports ont fait ressortir des situations différentes d'un pays à l'autre. Deux éléments se retrouvent de façon systématique : premièrement, lorsqu'il y a intervention de l'Etat, elle aboutit à des systèmes de prix beaucoup moins différenciés que dans les chemins de fer ; deuxièmement, les forces administratives et les procédures instaurées pour faire respecter ces prix sont moins sûres et automatiques, et les motivations en sont moins universellement acceptées. N'oublions pas que

la moindre différenciation des tarifs et la plus grande difficulté de contrôle de leur application aux transports routiers et fluviaux dépendent des circonstances dans lesquelles se sont développées ces industries. Dans ce cas comme dans celui des chemins de fer, le principal obstacle à l'action de l'Etat sur les prix réside surtout dans la nature des structures. De par leur structure, les transports routiers et la batellerie tendent à opérer dans des conditions concurrentielles. L'aspect le plus évident sous lequel se concrétise cette différence de structure des coûts, du point de vue matériel et politique commerciale, est l'exceptionnelle mobilité spatiale de l'offre, c'est-à-dire l'aptitude à déplacer l'aire géographique du marché sur lequel présenter, diriger ou concentrer l'offre, suivant le cas. Cette caractéristique est inconnue et irréalisable dans les chemins de fer. Aussi, lorsque l'on compare la configuration spatiale de l'offre dans les chemins de fer avec l'offre potentiellement accessible par la route ainsi que, dans une moindre mesure, par la navigation fluviale, on s'aperçoit que le genre de contrôle particulier exercé sur les prix des transports routiers et de la batellerie dépend aussi des difficultés propres à sa mise en oeuvre. Naturellement, on peut imaginer des mécanismes institutionnels pour atténuer ou limiter la mobilité spatiale de l'offre, mais, pour des raisons de convenance ces tentatives ou projets ne pourraient avoir pour motivation unique ou principale le degré de contrôle qu'ils permettraient d'obtenir. Le contrôle des prix doit être justifié ou rejeté pour ses qualités ou ses défauts propres car les politiques économiques de ce genre ne sauraient être considérées ni comme la règle de fonctionnement de nos systèmes économiques, ni comme un postulat de la théorie économique.

## II

Avant de nous lancer dans l'analyse détaillée des avantages et des inconvénients du contrôle des prix, il conviendrait de tracer le modèle des marchés de l'offre et de la demande pour le transport des marchandises. Ce paragraphe se propose de fournir un point de départ en caractérisant une typologie des fonctions de la production et de la demande, pour faciliter la compréhension de la suite de l'exposé.

a) La production des services de transport des marchandises est actuellement assurée par une quantité d'entreprises et de moyens de transport. Une partie très importante du marché est couverte par les chemins de fer, presque partout gérés par des entreprises publiques officiellement autonomes pour ce qui est du budget, mais généralement dépendantes du budget de l'Etat pour les nouveaux investissements. En réalité, étant donné leur déficit chronique, les chemins de fer dépendent du budget de l'Etat, par des procédures plus ou moins particulières, même pour la manutention normale du matériel.

Une caractéristique très importante de ces entreprises est que le budget d'exploitation comprend aussi l'entretien, la modernisation et parfois l'agrandissement des infrastructures. Dans le cadre de la politique commune européenne des transports, on a déployé de gros efforts pour parvenir à une certaine séparation, au niveau comptable sinon à celui de l'exploitation

et de la politique d'investissement, pour séparer la partie "infrastructures" du reste de la gestion des chemins de fer (34). Mais après des années d'études et de discussions, ces deux catégories fondamentales demeurent inextricablement liées. L'effort de dissociation de la partie "infrastructures" des autres parties de la gestion qui ne les concernent pas ne donne pas de résultats bien convaincants.

Cette imbrication a une série de conséquences sur les coûts de production, donc sur les politiques des prix possibles. Premièrement, on peut considérer que l'entretien courant et la manutention normale des installations fixes constituent une dépense fixe, répartie sur chaque unité de trafic produit. Si, comme on le considère généralement, une partie notable des coûts totaux d'exploitation est précisément destinée à maintenir les infrastructures en état de marche, en pratique il est donc vital de pouvoir augmenter le volume de production jusqu'à la capacité maximale autorisée, à un moment donné, par le réseau et par les installations existantes. Tel est, en bref, le sens de l'affirmation que nous trouvons dans les journaux et les manuels, à savoir que pour de grands volumes de production, les chemins de fer pourraient encore fournir des rendements croissants. En réalité, personne ne peut prétendre savoir quelle serait la capacité du réseau qui résulterait d'une hypothétique séparation de la gestion des infrastructures ferroviaires et de l'exploitation. Mais il est vrai, en théorie du moins, qu'une partie des réseaux et infrastructures ferroviaires est maintenue en service contre l'avis, le désir ou la convenance des sociétés de gestion, dans les grands ensembles économiques au moins. Les désinvestissements comme les nouveaux investissements sont des paramètres sur lesquels le pouvoir de décision des organismes de gestion est partout assez limité et conditionnel.

Même si l'on exclut les influences historiques, politiques et institutionnelles qui ne sont cependant pas dénuées d'importance, une telle structure technique et économique invite les organismes de gestion à appliquer des tarifs qui permettent une certaine différenciation (7, 2, 13, 6, 17). Presque partout cette différenciation se fonde sur la valeur de la marchandise transportée. Bien qu'ils aient été calculés pour maximaliser les bénéfices, les tarifs ferroviaires de monopole ont été défendus comme un instrument de politique sociale, même par les entreprises publiques. Les tarifs discriminatoires, qui se présentent généralement sous forme de tarifs ad valorem, comportent l'acquisition d'une partie de la rente du consommateur. On a justifié l'opportunité de cette acquisition, et même récemment son bien-fondé théorique, par l'utilisation d'une partie de la rente acquise aux dépens des usagers disposés à payer plus que les coûts marginaux. De ce point de vue, la seule différence entre un monopole privé et un monopole d'Etat est que, dans le premier cas, le prix est déterminé par l'égalité du coût marginal et du produit marginal, tandis que dans le second, le prix peut être égal au coût marginal mais inférieur au coût moyen. Pour ce qui est de la possibilité d'appliquer correctement des prix inférieurs aux coûts marginaux pour tenir compte des prix éventuellement inférieurs aux coûts marginaux des biens complémentaires des services de transport, la proposition est purement théorique. En effet, dans un service comme le transport, vendu à des centaines de milliers d'utilisateurs, pour des centaines de milliers d'opérations de production, il est impossible de

distinguer entre rapports de complémentarité et rapports de substitution (43). Naturellement, les valeurs discriminatoires et la gamme des services produits sont parfaitement déterminées si l'entreprise opère dans des conditions de maximisation du bénéfice ou, comme c'est le cas des monopoles d'Etat, si elle doit équilibrer son budget, avec ou sans subvention, pourvu que l'on connaisse d'avance le montant fixe ou forfaitaire de la subvention. En fait, on peut prouver qu'un système de prix qui fait la différence entre les diverses demandes est plus avantageux pour l'ensemble de la collectivité qu'un tarif exclusivement lié au prix moyen ou au coût marginal, dans des conditions de production à rendements croissants, ce qui est précisément le cas des chemins de fer (5, 8, 28).

Si l'on abandonne l'obligation d'équilibrer le budget (ce qui équivaut à admettre la possibilité de combler le déficit a posteriori), les conditions optimales cessent d'être déterminées par les tarifs discriminatoires. Dans ce cas, du point de vue des tarifs, l'ampleur de la discrimination n'est plus décisive pour augmenter ou réduire la rente des consommateurs. Pour trouver les conditions de discrimination optimale et de détermination optimale de la quantité produite, il faut considérer concrètement les formes de taxation qui fournissent les fonds pour financer le déficit. Mais en soi, cela déforme les conditions de "marginalité" et complique considérablement la question. Nous reviendrons sur ce point à la section VI. De plus, l'abandon de l'équilibre budgétaire au sens propre, c'est-à-dire sans subvention, implique que la redistribution des revenus et profits réalisables par la mobilité spatiale des produits ne puisse être financée que par le budget de l'Etat et non plus par celui d'une entreprise ou d'un moyen de transport. Si nous pouvions donc considérer isolément la production des services ferroviaires, il serait possible de présenter le contrôle des prix comme un cas plus ou moins particulier de contrôle exercé par l'Etat sur un monopole d'Etat. La forme et le contenu de ce contrôle dépendraient de la volonté de l'Etat de faire respecter l'équilibre du budget ou d'y déroger mais, de toute manière, dans un modèle où seul le chemin de fer serait représenté, les prix seraient toujours plus ou moins différenciés - c'est-à-dire un équivalent fiscal d'un impôt progressif sur la mobilité - même si l'exploitation de la position dominante pouvait servir à subventionner d'autres besoins en matière de transports.

De façon à peine plus rigoureuse, l'unicité hypothétique de l'entreprise créerait les conditions de fait pour mettre en cause l'élasticité de la demande dans la fixation des différents prix. Dans ce cas, un contrôle officiel des prix pourrait servir soit à acquérir à l'Etat le maximum de rente des consommateurs par l'intermédiaire du service de transports nationalisé, soit à subventionner (cross-subsidization) certains impératifs de mobilité qui ne pourraient être satisfaits autrement, soit encore, dans le cas qui nous intéresse, à encourager l'emploi de facteurs de production très localisés qui, à la limite, ne seraient pas utilisés pour des raisons spécialement liées au coût élevé du transport.

Si cette considération semble au moins plausible, il s'ensuit que toute autre forme de contrôle des prix dépend essentiellement d'un changement des conditions réelles. En d'autres termes, il est fort probable que s'il existait un monopole du rail, indépendamment de la

stratégie de l'Etat en matière de politique des prix et des revenus, le contrôle des prix continuerait à servir à la défense du consommateur contre l'exploitation d'une position dominante. C'est la raison pour laquelle les rapports entre les organes de contrôle et de gestion risqueraient d'être encore plus tendus qu'ils ne le sont aujourd'hui, dans l'hypothèse d'un monopole absolu des chemins de fer.

b) Le modèle de marché fondé uniquement sur un monopole ferroviaire n'est d'ailleurs pas valable. Bien qu'il puisse y avoir une clientèle qui marque une préférence nette ou exclusive pour les chemins de fer, si l'on envisage l'ensemble des moyens de transport, l'hypothèse d'un marché caractérisé par une offre concurrentielle est plus vraisemblable. Nous pouvons donc conclure la question des chemins de fer pour l'instant en disant que si la structure des coûts demeure de type monopoliste, celle du marché de l'offre est fortement influencée par la possibilité d'une solution de rechange technique.

La concurrence exercée par la route et, dans des limites géographiques plus restreintes, par la batellerie, se présente avant tout comme une solution de rechange technique. Les transports routiers comme la batellerie offrent des services dont les caractéristiques qualitatives sont en partie semblables à celles de chemins de fer, et en partie différentes. Cette diversité de l'offre correspond partiellement à la différenciation de la demande. Mais pour rendre compte des implications de ce changement de modèle sur les politiques de contrôles des prix, il faut remarquer que les transports routiers et la batellerie appliquent des techniques nouvelles, ne serait-ce que sous l'angle particulier des rapports entre facteurs. Les quantités de capital, de travail, d'énergie, d'organisation, etc. par unité produite sont différentes dans les transports routiers et combinées autrement que dans les chemins de fer (4, 33, 37).

Dans l'ensemble, on peut dire qu'à long terme et dans des conditions d'équilibre (c'est-à-dire en dehors des périodes de croissance rapide) les facteurs de capitaux fixes et d'organisation sont moindres dans les transports routiers et fluviaux que dans les chemins de fer, tandis que les facteurs de main-d'oeuvre, de véhicules et d'énergie sont plus grands, toujours en référence à l'unité produite. Une des conditions élémentaires du monopole disparaît, à savoir la difficulté d'accès au marché et la capacité de produire avec des rendements croissants. La facilité d'accès au marché (plus ou moins tempérée partout par des dispositions législatives précises) a servi aussi les politiques de plein-emploi et de redistribution de la main-d'oeuvre entre les différents secteurs d'activité. Ainsi, en Italie, les transports routiers sont l'un des secteurs vers lequel se dirige la main-d'oeuvre venue de l'agriculture et du petit artisanat. Bien que le niveau des salaires réels soit resté longtemps assez bas, ceux-ci ont représenté l'une des raisons de l'expansion rapide des transports routiers. La technique de production, comprise comme relation entre les facteurs, n'a pas été le seul élément pour réaliser un modèle d'offre concurrentielle. Le fait qu'une partie notable des infrastructures (construction, entretien et développement des réseaux, contrôle du trafic) n'entre ni institutionnellement, ni même par leur structure, dans les budgets des entreprises et échappe à leur contrôle est peut-être décisif. A la différence des chemins de fer, ces entreprises se procurent les services des infrastructures dans la mesure



de leurs besoins, sans se préoccuper de questions budgétaires, tant pour ce qui est de l'exploitation de la capacité des réseaux que de l'économie de tout le système d'infrastructures (14, 15, 16, 18).

Il n'est ni facile ni même passible de mesurer l'influence de cette structure particulière des coûts de production. Il n'existe pas d'études complètes sur la portion réelle du capital infrastructural imputable, dans un système rationnel, aux transports routiers et à la batellerie. Certaines recherches (Del Viscovo, Paris-Le Havre ; 39, 40, etc..) aboutissent à la conclusion que, dans une analyse structurale globale du coût des infrastructures (c'est-à-dire non limitée au niveau des entreprises) les transports routiers ne sont pas moins "capital intensive" que les chemins de fer, du moins pendant les périodes de forte expansion économique.

Quoi qu'il en soit, sur le plan des modèles de comportement, ce cadre institutionnel a réalisé une structuration de la production et de l'offre difficilement modifiable et qui influe sur les prix de l'offre comme sur les politiques commerciales. Le débat en cours au sein de la CEE sur la nécessité de parvenir à une imputation correcte des coûts des infrastructures correspond au souci de ne pas créer, par manque d'information, un préjugé en faveur des transports routiers et de la batellerie (14, 15, 16, 24, 29, 32, 34, 35). Mais, à supposer que l'on applique une méthode correcte d'imputation et que, deuxième hypothèse, les résultats comptables de cette politique se réalisent pleinement, la différence de structure entre les chemins de fer d'une part et les autres moyens de transport de l'autre demeurerait quand même.

Si le réseau des infrastructures ferroviaires est gouverné uniquement et directement par la demande de transports par chemin de fer, il est de fait que toute séparation entre le compte d'exploitation des infrastructures et les autres parties ne serait guère plus qu'une fiction administrative et comptable. Le réseau routier et, dans une moindre mesure, les voies fluviales empruntées par la batellerie ont une multitude d'usagers et d'utilisations. Il est donc impossible de faire une gestion intégrée des infrastructures et de l'exploitation des services de transport proprement dits. Les transporteurs routiers demeureront de toute manière des utilisateurs, parmi tant d'autres, du réseau routier et il est difficile d'imaginer qu'une politique économique, aussi rigoureuse soit-elle, puisse aller au-delà d'une scrupuleuse imputation des coûts d'utilisation des infrastructures. Autrement dit, dans le domaine technique et institutionnel qui nous occupe, il y a une différence permanente entre la structure des coûts et modes de production des transports routiers et de la batellerie d'une part, et des chemins de fer d'autre part.

S'il y a accord sur ce point, une politique de prix réglementés qui n'envisagerait de contrôle que pour les transports routiers et la batellerie ne devrait raisonnablement accorder que peu d'attention au phénomène d'exploitation des positions dominantes. Certes, sur le plan local ou par manque d'information, la concurrence est imparfaite ; mais sous réserve de l'absence de limitations tout à fait spéciales de caractère institutionnel la concurrence imparfaite qui prévaut sur le marché local serait l'objet de modifications continuelles de ses limites géographiques comme de sa teneur commerciale. A longue échéance, un contrôle des prix qui ne prendrait en considération que ces moyens de transport à structure concurrentielle ne pourrait être motivé par un souci de protection de l'ensemble des consommateurs.

Dans ce marché hypothétique, il faudrait accorder une attention majeure à un contrôle des prix exercé par l'Etat pour se protéger contre les dangers d'une concurrence ruineuse.

Il convient de s'entendre sur ce qu'est une concurrence excessive. Nous n'avons pas à discuter ici de la plausibilité du fait. Sur le marché hypothétique que nous étudions, on ne peut évidemment pas définir comme excessive une concurrence correspondant à un système de prix alignés sur les coûts marginaux. Si l'on trouve plausible l'hypothèse que les transports routiers et, dans une certaine mesure, la batellerie produisent avec des rendements quasi constants, c'est-à-dire que le rôle des économies d'échelle soit pratiquement nul, on ne peut qualifier de ruineuse la vente du service à des prix alignés sur les coûts marginaux, car ils correspondraient plus ou moins aux coûts moyens (33,37).

Certes, il peut y avoir des situations dans lesquelles il n'est possible d'équilibrer les budgets des entreprises qu'en exploitant un ou plusieurs facteurs de production à des taux qui semblent "ruineux" lorsqu'on les compare à ceux que l'on pratique dans d'autres secteurs. Les chefs d'entreprise, les journalistes, les syndicalistes évoquent abondamment, surtout en paroles, les journées de travail exténuantes, les voyages avec des poids utiles record, des surcharges de 30, 40, 50 % et plus. Les conditions de travail ainsi décrites ne seraient pas ruineuses en elles-mêmes, dans le sens de conduire à une dissipation des ressources ; au plus, elles témoigneraient d'un déséquilibre dans l'emploi des facteurs ou de la faible mobilité des ressources qui permet difficilement de les utiliser autrement, pour répondre aux changements dans les taux de rendement. Si les ressources étaient pleinement utilisées et, à plus forte raison, si elles restaient parfaitement mobiles, il ne serait pas du tout ruineux que les prix couvrent simplement les coûts marginaux et, à long terme, il serait impossible d'appliquer des prix en dessous des coûts marginaux. Mais, l'hypothèse du sous-emploi étant même exclue, l'excès de concurrence aurait un effet nuisible qui revêt un aspect très particulier. L'excès consisterait en ceci que, dans les périodes de conjoncture défavorable, la pression de la concurrence pourrait produire des taux de rémunération inférieurs aux taux en vigueur ailleurs, alors qu'en période de reprise et sur les marchés où la demande reste soutenue, il ne serait pas facile de récupérer les rémunérations comprimées antérieurement ou ailleurs, à cause de la facilité avec laquelle les nouvelles entreprises peuvent accéder au marché local. Le modèle a été élaboré en grande partie sur la base de l'expérience acquise dans le secteur maritime dont l'hystérésis dans l'adaptation de l'offre à la hausse est bien connue (23, 38).

Dans cette optique, l'excès de la concurrence apparaît comme un surplus systématique de l'offre sur le marché local dû, en premier lieu, à la mobilité géographique de l'offre qui, en l'absence de freins institutionnels, se porte avec une extrême facilité là où les conditions sont momentanément les plus favorables. Deuxièmement, ce surplus serait dû à la nature des installations de transport. En raison de leur longévité, elles ont un coût (marginal) de désinvestissement relativement élevé, de sorte que le producteur en difficulté momentanée est tenté de pratiquer des prix calculés sur l'abaissement des taux de rémunération des autres facteurs de production, pour éviter la mévente du capital investi.

Si la concurrence excessive implique la tendance à opérer dans le sens de la baisse seulement et à freiner ou retarder le mouvement de hausse, le contrôle exercé par l'Etat devrait empêcher essentiellement le gel des ressources en capitaux et en main-d'oeuvre sous la poussée de circonstances favorables momentanées et "exceptionnelles", le retour d'une conjoncture normale ne garantissant aucunement leur reflux vers d'autres secteurs. Si tel étoit son but, le contrôle des prix devrait tendre à imposer des prix pofonds. Il est évident, en effet, que la perte pour la collectivité réside dans le surplus de ressources qui ne peuvent se désinvestir lorsque la conjoncture est défavorable. Si ce surplus de ressources est l'effet dans le temps d'une hausse momentanée des prix, le premier objectif d'un contrôle de l'Etat devra être la fixation de prix plafonds. Dans cette hypothèse, le contrôle se présenterait ovant tout comme un ensemble de prix pofonds des transports, fixés à des niveaux suffisants pour que l'offre ne soit pas attirée vers un emploi dont elle ne pourrait plus se dégager lorsque les conditions initiales disparaîtraient.

Un contrôle symétrique sur les prix planchers serait bien plus difficile à concevoir et plus encore à appliquer. La fixation de prix planchers au-dessous desquels l'offre ne pourrait pas descendre s'insère dans une logique du marché assez différente de celle que nous avons jusqu'à présent examinée.

Dans un marché concurrentiel comme celui que nous avons envisagé, la fixation d'un prix plancher, ou simplement sa défense par l'Etat, correspondrait à l'intérêt collectif en garantissant une répartition des ressources différente de celle qui résulterait de prix négociés entre producteurs et consommateurs. Dans l'hypothèse choisie, la négociation libre, par approximations successives, n'aboutirait pas à un prix d'équilibre, pour toutes sortes de raisons qu'il n'y a pas lieu d'examiner ici.

S'il existe donc des facteurs de déséquilibre permanents, la fixation d'un prix plancher aurait pour but de défendre les niveaux de rémunération des facteurs de production affectés au transport. De même la fixation d'un prix plafond servirait à empêcher que ce niveau augmente sous l'effet d'une tension locale et temporaire de la demande et provoque ainsi une dissipation des ressources par la hausse provisoire des rémunérations.

On remarquera toutefois que la concurrence excessive, que l'on veut éviter en instituant un prix plancher, est un phénomène récurrent lorsque les facteurs de production sont exceptionnellement mobiles à la sortie de l'industrie et que l'on craint qu'il soit très difficile de les réinvestir ensuite. En d'autres termes, imposer un contrôle actif des prix planchers a précisément pour point de référence un marché dant les facteurs limitatifs se situent à l'entrée et non à la sortie du marché de l'offre.

Cette hypothèse nous semble plutôt difficile à expliquer et elle représente un cas particulier par rapport à celui, plus général, que nous avons étudié jusqu'à présent.

Pour conclure cette partie, nous ajouterons que le contrôle des prix, qu'il opère sur les prix plafonds ou au contraire sur les prix planchers, amène à modifier l'hypothèse de base du modèle examiné ici, celle d'un marché concurrentiel. Non seulement dans le sens assez banal qu'il est indispensable au modèle de la concurrence que le prix soit libre de s'adapter à la

situation offre-demande, mais aussi parce que l'application d'un contrôle des prix s'accompagne d'autres mesures qui le renforcent et limitent la liberté d'action des producteurs et des consommateurs.

L'expérience acquise dans le domaine maritime nous éclaire abondamment sur ces politiques de stabilisation. Elles s'accompagnent presque toujours d'une répartition géographique des marchés de l'offre, d'un minimum de solidarité financière et de conduite des producteurs, enfin d'une répartition des coûts de stabilisation du marché entre tous les participants, suivant des procédures librement acceptées ou bien imposées plus ou moins énergiquement. Ces politiques de stabilisation des prix ne sont pas purement volontaires. Pour qu'elles soient réalisables, il faut, à la base, qu'au moins en l'un des points ou moments du processus de production on puisse exercer un certain contrôle sur le marché de l'offre.

Ainsi, dans le secteur maritime, ce contrôle est possible grâce à la vérification des conditions de chargement dans les ports et, au niveau des "conférences", de l'identité des armateurs ainsi que de la répartition du fret. Dans ce cas, les conditions qui permettent ou même favorisent l'exercice d'un contrôle et le respect des accords entre armateurs sont la répartition géographique de l'offre et la nécessité de la concentrer dans les grands ports de mer.

Pour les chemins de fer, ce contrôle pourrait avoir lieu dans les gares et points d'accès des marchandises au réseau. Il en est à peu près de même pour la batellerie. Mais dans le cas des transports routiers, il n'existe pas de points du territoire vers lesquels on doive nécessairement acheminer les marchandises. La répartition géographique de l'offre et de la demande est donc très diffuse; actuellement, on tend de plus en plus à rendre les lieux de production relativement indépendants des occasions et des coûts de transport. A moins d'une réglementation institutionnelle qui assignerait d'autorité des zones d'opération, freinant la mobilité géographique des transports routiers pour créer des monopoles locaux d'une ampleur plus ou moins prédéterminée, il est difficile de faire respecter le simple contrôle des prix. La difficulté d'application est grande, surtout pour ce qui est du prix plancher, et il serait très problématique d'empêcher certaines méthodes de rabais telles que ristournes, remises, etc. qui échapperaient à toute tentative de contrôle sérieux et continu, étant admises par les producteurs.

### III

Tout ce qui précède a servi à faire ressortir un ensemble caractéristique de faits et de circonstances qu'il convient de résumer. Considérant séparément les différents moyens de transport, nous avons vu que les chemins de fer ont des structures de production monopolistes; que les tarifs marchandises qu'ils ont intérêt à pratiquer et à défendre sont discriminants; enfin que, jusqu'à un certain point et suivant des critères passablement hétérogènes, ils s'écartent du coût marginal pur et simple. Le contrôle exercé par l'Etat sur ces tarifs vise donc, en premier lieu, à protéger le consommateur contre l'exploitation d'un monopole. Deuxièmement, dans le

cas des monopoles publics, l'application de tarifs discriminants pourrait servir à financer, avec une partie de la rente des consommateurs, la production de services dont les coûts marginaux sont supérieurs aux recettes marginales et aux prix que les consommateurs sont prêts à payer. Si le monopole public des chemins de fer déroge au principe de l'équilibre budgétaire, on peut étendre l'ampleur de ces subventions croisées. Mais, dans ce cas, il faut subventionner l'organisme de gestion et, pour déterminer la production quantitative optimale, il est indispensable de prendre explicitement en considération la répartition de la charge fiscale correspondante entre les non-usagers du transport.

Dans les transports routiers et en partie aussi dans la batellerie, les économies d'échelle interviennent peu sur la production et les capitaux immobilisés sont assez modestes. Si la facilité d'accès au marché complique l'ajustement des prix dans le sens de la hausse, la mobilité spatiale de l'offre et l'extrême diffusion de la répartition spatiale de la demande sont autant de facteurs qui rendent peu fiables tout mécanisme de contrôle, voire défaillant à la limite.

D'autre part, il n'y a pas d'indications absolument sûres de la signification d'une "concurrence excessive" pour les seuls transports routiers. Dans des conditions d'équilibre de l'emploi et dans l'hypothèse d'une mobilité suffisante des facteurs, on peut imaginer que le marché des transports puisse se tenir automatiquement sur des positions de rentabilité sans qu'il se crée à long terme des conditions particulièrement négatives pour l'utilisation des ressources ou pour la rémunération des facteurs. Vice versa, plus la mobilité dans l'utilisation des ressources est faible et plus la politique de rémunération des facteurs est surveillée, plus il est possible que se produisent, à la longue, des phénomènes de mauvaise utilisation des ressources. Aussi, dans les systèmes économiques porteurs d'une tendance à freiner ou à retarder les ajustements des structures de la production (politiques de stabilité monétaire, de conventions salariales de type monopoliste, de développement régional, etc..) la nécessité d'un contrôle des prix s'impose-t-elle avec plus de réalité, même dans les secteurs où des contrôles de ce genre ne seraient pas du tout justifiés.

L'un des pivots de la structure du marché des transports routiers est d'ailleurs la politique fiscale, notamment la fonction dévplue aux collectivités dans l'offre et dans l'amortissement des infrastructures routières. La caractéristique actuelle la plus importante des transports routiers - à savoir d'être une industrie à rendements quasi constants et nécessitant relativement peu de capitaux - tient moins à la technologie de ce mode de transport qu'au fait que cette industrie opère sur la base de budgets d'entreprise dans lesquels le capital fixe dépend uniquement de la logique des coûts d'utilisation (33, 37). La fonction d'accumulation de ce capital, son entretien et son adaptation à l'offre ne sont pas des variables directement contrôlées par les entreprises qui s'en servent. Celles-ci ne sont donc pas nécessairement en position d'exploiter le mieux possible la capacité des infrastructures ; du reste, elles ne s'en soucient pas. La formation du prix de vente des services de transport dépend, par conséquent, de la façon dont la politique des prix d'utilisation des infrastructures s'applique en pratique, cas par cas (25, 29, 32, 35). A supposer que les transports routiers opèrent dans des conditions concurrentielles, il sera plus facile alors de transférer les coûts d'utilisation des infrastructures sur les consommateurs en bout de chaîne.

En cas de concurrence excessive, dans la mesure où celle-ci ne résulte pas d'une mauvaise utilisation de la capacité des infrastructures, on ne peut y remédier purement et simplement par le contrôle des prix pratiqués par les transporteurs, mais plutôt par une imputation correcte des coûts des infrastructures. A cet égard, la politique des transports proposée par la CEE est parfaitement logique et cohérente avec la politique économique de la Communauté.

## IV

Traiter des politiques des prix en séparant systématiquement les différents moyens de transport (transports routiers, chemins de fer, batellerie) est une méthode qui ne se justifie pas pleinement. En effet, les offres de ces trois modes se confrontent, se superposent, en fait interfèrent, à court terme et sur de très nombreux marchés locaux, et sont en concurrence ; mais, à long terme, le transport a une influence indéniable sur la localisation des activités de production. Ainsi, les niveaux des prix, les occasions et modalités de transport, de même que l'organisation du marché contribuent à déterminer les niveaux d'activité. Pour bien saisir les phénomènes à long terme, nous devons nous représenter le marché de l'offre avec plus de complexité que nous ne l'avons fait jusqu'à maintenant. Dans ce cas, la surveillance des tarifs ferroviaires comme action anti-monopoliste ou le manque de fiabilité d'un système de réglementation des prix des transports routiers dû à leur structure commerciale, apparaissent, à bien des égards, comme des explications et des interprétations incomplètes.

Bien entendu, il y a des transports pour lesquels l'un ou l'autre mode jouit d'une nette suprématie. On peut les considérer comme "captifs" de certains moyens de transport, suivant l'expression française. Dans la littérature spécialisée, on trouve souvent, par exemple, qu'il faut imposer une coordination pour obtenir que la demande soit orientée vers les moyens de transport (ou captée par eux) qui offrent les meilleures conditions d'exécution et de prix. En pratique, les entrepreneurs connaissent passablement bien ces conditions. Toutefois, de nombreuses études ont révélé qu'invoquer les prix comme seule ou principale raison de la répartition de la demande de transport ne donnait qu'une explication partielle et incomplète (41) (Etude Paris-Le Havre). Si les opérations de transport sont calculées sur la totalité du transfert des marchandises, du point d'origine à la destination, suivant le tracé actuel des implantations géographiques des entreprises, et non pas en considérant seulement les coûts de transfert entre terminus du réseau pour un moyen de transport particulier, le prix acquiert une signification passablement différente de celle qui lui est conventionnellement assignée dans la politique de coordination.

Mais, supposons, pour simplifier le raisonnement, que la gamme de la demande pour laquelle il y aurait réellement une alternative soit si vaste qu'elle englobe la totalité des transferts. En d'autres termes, supposons que pour chaque demande de transport de marchandises on puisse, en pratique, choisir entre trois solutions : tout par le chemin de fer, tout par la route ou tout par le bateau. Pour ne pas devoir recourir à des évaluations indirectes compliquées, supposons

encore que la seule variable qui décide de la répartition de la demande soit le prix proposé.

Dans les limites très restrictives de ce modèle de comportement, la structure de l'offre prend donc une physionomie assez particulière. En l'absence d'un contrôle des prix, les chemins de fer pourraient, en théorie, jouer le jeu de la concurrence destructrice. Par l'exploitation monopoliste maximale de leur potentiel d'économies d'échelle, les chemins de fer pourraient théoriquement poursuivre à court terme une politique des prix qui écraserait la concurrence par la pratique de la discrimination qu'ils pousseraient au-dessous même de leurs propres coûts marginaux à court terme, pour des services déterminés.

Naturellement, le succès de cette politique dépendrait, tout d'abord, du niveau jusqu'auquel peuvent descendre les prix "ruineux" pratiqués par les chemins de fer. La notion de prix de monopole n'implique pas pour autant que les prix proposés puissent descendre à n'importe quel niveau ; même pour un monopole, il y a des limites. Mais supposons qu'à court terme le prix descende suffisamment bas pour ruiner les autres moyens de transport concurrents, soit totalement, soit pour la partie qui intéresse davantage le monopole. Si les concurrents étaient eux-aussi des industries à structure monopoliste, avec des immobilisations de capitaux importantes, des difficultés d'accès au marché, des économies d'échelle, etc., il serait logique de penser qu'une fois ruinés, les concurrents trouveraient difficilement les moyens et l'occasion de revenir sur le marché. Supposons qu'en pratiquant des "prix ruineux" les chemins de fer parviennent à éliminer les transports routiers et la batellerie. Cette ruine devrait englober non seulement les entreprises, avec leur patrimoine de compétences, de véhicules, d'activités financières et commerciales, mais aussi l'existence matérielle et économique des infrastructures routières et navigables, du moins pour ce qui est de la partie qui intéresse les transports des marchandises. Sans véhicules, mais surtout sans routes matériellement adaptées au transport des marchandises, ou sans voies navigables convenablement entretenues, la reconstitution d'une industrie des transports serait lente, difficile et problématique.

Il suffit pourtant de formuler cette hypothèse pour se rendre compte à quel point elle est peu plausible. Même si les chemins de fer pouvaient techniquement appliquer un tarif ruineux, ce qui supposerait une discrimination ad valorem difficile à pratiquer pendant la phase de concurrence ruineuse, il serait difficile d'envisager à court terme la destruction des routes. Premièrement, leur entretien ne dépend pas du budget des entreprises de transport ; lorsqu'il est réparti suivant des taux constants sur le coût de production, il n'influe pas sur la variabilité du prix de concurrence qui est, par définition, égal au coût marginal.

Deuxièmement, cette politique des prix ruineuse ne touche pas les routes qui sont en partie indépendantes du transport des marchandises. Par conséquent, la politique monopoliste des prix de concurrence ruineux ne servirait qu'à ruiner le monopole car l'industrie concurrente n'a pas une structure monopoliste.

Si cette concurrence ruineuse ne parvient pas à attaquer les infrastructures des transports routiers, si elle ne réussit pas d'une façon ou d'une autre à frapper de désuétude le capital fixe, les transports routiers trouveront le moyen de réapparaître sur le marché dès que le monopole abandonnera ses prix ruineux.

Il en est à peu près de même pour la batellerie, bien que, dans ce cas, il soit plus facile aux chemins de fer de pratiquer une concurrence ruineuse en raison de la moindre étendue de l'infrastructure du réseau de voies navigables et de la moindre mobilité spatiale de l'offre.

Dans ce cas, l'un des critères possibles d'intervention de l'Etat sur les prix devrait être d'empêcher le monopole de se livrer à une concurrence qui risquerait au premier chef de le ruiner lui-même. Contrairement à ce qui a été dit précédemment, la pratique de prix non contrôlés pour chasser les producteurs installés sur le marché serait alors véritablement et doublement ruineuse, car elle aboutirait d'abord à la destruction des installations fixes pendant l'affrontement, puis à leur reconstitution rapide dès que celui-ci aurait cessé. Par conséquent, si les chemins de fer ont une structure de coûts à fortes économies d'échelle et si la demande est essentiellement rigide, c'est-à-dire si les conditions d'une production monopoliste sont valides, le premier objectif et le premier champ d'application du contrôle des prix de transport sera d'empêcher que, par une différenciation peu judicieuse, les tarifs ne descendent au-dessous du coût marginal. La règle parfaitement claire et opérationnelle pour un contrôle des prix des chemins de fer est que ceux-ci ne descendent pas au-dessous du coût marginal, avec ou sans subventions, à condition que celles-ci soient fixées à l'avance.

## V

Un contrôle des prix des transports de marchandises limité à l'interdiction de tarifs inférieurs aux coûts marginaux laisserait la possibilité d'appliquer des tarifs extra-marginaux. Par conséquent, ce système appelle des réserves et des critiques diverses.

Premièrement, il est fort possible que les solutions de rechange offertes par les transports routiers et la batellerie permettent d'opérer à un prix inférieur au coût marginal des chemins de fer. Naturellement, pour la cohérence de la situation, il faut supposer que la concurrence exercée par les transports routiers et la batellerie se fonderait sur une imputation correcte des coûts d'infrastructure. Sinon, la concurrence serait faussée et la première proposition à faire serait de la rétablir sur des bases justes (34). Mais admettons qu'après l'application d'une juste politique des prix d'utilisation des infrastructures, les tarifs des chemins de fer ne soutiennent pas la comparaison avec ceux des transports routiers et de la batellerie, correctement fixés en régime de concurrence. Dans ce cas se déclencherait un mécanisme fort dangereux pour le monopole. Dans la mesure où celui-ci "perd" des quantités de produit, il accumule des pertes que l'on peut appeler d'échelle. Ce qui était, en phase d'expansion, les points forts de la production - c'est-à-dire la capacité d'offrir des coûts moyens décroissants dans un système donné d'installations fixes - se transforme en autant d'éléments négatifs. Comme on ne peut changer rapidement les installations en place, les comptes d'exploitation tendent à s'alourdir et les coûts marginaux à augmenter à mesure que le trafic diminue et que les installations sont sous-exploitées. Les partisans d'un protectionnisme des chemins de fer invoquent ce mécanisme de récession par lequel les pertes des chemins de fer tendent à enregistrer une régression cumulative, par inversion de l'effet des économies d'échelle, de sorte que les conditions de la concurrence deviennent de plus en plus défavorables.



Certes, on fait preuve de beaucoup d'imagination pour dépeindre les maux qui accablent les chemins de fer du fait de cette concurrence à laquelle ils ne pourraient répondre parce que tenus de respecter la limite de leur propre coût marginal (9, 13, 17). Mais la seule considération économique rationnelle qui émerge de ce modèle n'est certes pas la possibilité de permettre au monopole de descendre au-dessous des coûts marginaux ; ni, non plus, de peser sur les prix de transports de remplacement en les faisant monter, ou en les taxant ou, pire encore, en leur permettant d'accumuler une sorte de "rente de concurrence". Assurément, la notion théorique d'imbrication des rapports de complémentarité et de substitution entre moyens de transport, puis entre les transports et les processus de production dans lesquels sont engagés les biens transportés, justifierait un examen de la possibilité de manipuler les prix au-dessus et au-dessous des coûts marginaux respectifs. Mais, sur le plan pratique, aucun opérateur ni aucun organisme de surveillance ne pourrait se livrer à ce genre d'analyse, de crainte de tomber dans l'arbitraire. Si l'on considère uniquement l'économie de l'entreprise, la seule proposition normative correcte consiste à recommander de réajuster rapidement la structure de production du monopole ; de recalculer les installations fixes ; de rétablir un organigramme de production dans lequel les économies d'échelle seraient à nouveau compatibles avec l'existence de services de rechange. Ceci met en lumière une vérité souvent sous-estimée dans les discussions, et bien à tort : les monopoles ont, eux aussi, leurs limites et peuvent se trouver en difficulté lorsque leurs politiques de production ne se fondent pas sur une conscience claire de ces limites économiques et technologiques.

Le grand défaut de bien des monopoles publics, des chemins de fer surtout, est d'étendre leur influence au-delà de ces limites économiques comme si les économies d'échelle étoient un mécanisme d'un genre particulier qui permettrait de pousser la production à des frontières toujours plus avancées. Hélas, ce n'est pas le cas. Même les économies d'échelle, quand elles existent, ont des dimensions et un contenu exactement définis. Or, très souvent on impute certaines politiques des prix des monopoles publics à des économies d'échelle, alors qu'elles ne reposent le plus souvent que sur des subventions croisées (cross-subsidization), c'est-à-dire sur des prix différenciés qui n'ont aucun fondement en dehors du monopole. Monopoles publics et cross-subsidizations sont, en soi, parfaitement justifiables rationnellement, mais ils ne le sont plus en stricte logique économique lorsqu'ils sont établis, maintenus et défendus pour geler une répartition des ressources plus ou moins complètement condamnée par la technologie ou par les préférences des consommateurs qui s'orientent manifestement dans d'autres directions.

Dans le système de contrôle des prix jusque là exposé, il n'est pas formellement exclu que l'on applique des tarifs supérieurs aux coûts marginaux. Cette possibilité laisse place, bien sûr, à plusieurs interprétations (5, 7, 8, 19, 20). Si la gamme d'interchangeabilité des divers moyens de transport est vaste et coordonnée, l'application par les chemins de fer de tarifs supérieurs aux coûts marginaux - c'est le seul moyen de transport pour lequel le problème a une certaine importance - devrait être l'exception et non la règle. En bonne logique économique, on ne peut toutefois pas exclure systématiquement que l'opportunité d'une certaine différenciation

des prix trouve un minimum de fondement, en tant qu'application des prix extra-marginaux. Après les débats exhaustifs de ces dernières années sur ce thème, on a quelque peu réévalué le fondement théorique des tarifs basés sur un coût marginal correct, même pour les productions à rendements constants, ne serait-ce que pour tenir compte de l'élasticité de la demande. D'autre part, pour les productions à fortes économies d'échelle, l'application de tarifs avec un minimum de différenciation n'a jamais été contestée de façon convaincante.

Certes, cette politique tarifaire peut donner lieu à des abus et à des collusions. Les accords passés entre services publics et entreprises privées, pour contrôler la demande locale, n'ont pas manqué et l'on ne peut théoriquement exclure l'éventualité qu'une politique commerciale de ce genre s'instaure. Mais, comme l'enseigne l'expérience, les collusions sont de brève durée à moins qu'elles ne s'appuient sur une réglementation qui tend à créer des situations locales de monopole ou, du moins, sur une réglementation qui freine la mobilité spatiale de l'offre des transports routiers et de la batellerie par des normes qui restreignent l'accès au marché, la répartition des parcours et itinéraires, etc..

En conclusion, dans l'état actuel de la technologie des transports, le seul contrôle des prix que l'on puisse raisonnablement proposer serait d'interdire aux chemins de fer d'opérer au-dessous de leurs propres coûts marginaux, avec une réserve expresse : l'imputation correcte des coûts d'utilisation des infrastructures par les transports routiers et la batellerie et l'articulation de ces services sur le marché de l'offre suivant les possibilités offertes par leurs fonctions de production.

## VI

L'analyse que nous venons de faire et le contenu de la section I soulignent certains éléments de complexité fondamentaux analytiques et pratiques. Cette complexité vient de la présence de plusieurs opérateurs sur le marché des transports, dans un cadre institutionnel où survivent des formules de contrôle des prix élaborées en d'autres époques et dans un contexte technologique différent.

Cette permanence des structures institutionnelles n'a rien qui puisse surprendre un sociologue ; ce serait plutôt le contraire qui risquerait de l'étonner. Ceci explique pourquoi les options fondamentales les plus significatives, celles qui ont l'effet le plus systématique sur les politiques budgétaires, d'investissement, des prix, sont fortement influencées par des considérations politiques et passées au crible de jugements de valeur complexes, avec bien de la peine parfois (41, 42).

Premièrement, toute analyse doit tenir compte de l'impératif politique de la stabilité monétaire, hantise de nos gouvernements. En matière de stratégie de contrôle des prix, on se préoccupe énormément des répercussions possibles sur la stabilité monétaire. Dans cette optique, l'administration attribue un poids déterminant au maintien des prix des services publics et le financement des déficits budgétaires, par l'augmentation de la dette publique au

besoin, passe pour une politique moins inflationniste et plus stabilisatrice que le relèvement pur et simple des tarifs pour faire face à une hausse des coûts de production. Dans la réglementation des tarifs de transport des marchandises, on accorde généralement plus de poids aux effets à court terme, donc conjoncturels, qu'aux effets structurels à long terme. C'est en partie de ce comportement que procèdent les méthodes particulières appliquées dans certains pays où l'on calcule les variations de l'indice du coût de la vie pour fixer le niveau des salaires. Mais cet usage du contrôle des tarifs en fonction de la conjoncture explique surtout un autre trait, bien plus significatif, à savoir que l'accumulation du capital dans les transports est devenue essentiellement une fonction de l'Etat, qui ne figure pas dans le bilan des entreprises concernées. Ceci s'applique pratiquement à toutes les immobilisations, tant dans les chemins de fer que dans les transports routiers et la batellerie. C'est la raison pour laquelle les investissements en capitaux fixes destinés aux transports ne s'expliquent que très partiellement par la stratégie des prix. Cette dissociation des deux moments de l'action économique ne peut être surmontée que si l'on se reporte au rôle qu'est en train de jouer l'Etat.

Bien entendu, on pourrait montrer le gâchis que peut engendrer ce comportement, surtout lorsqu'il aboutit à une répartition non optimale des ressources, par conséquent à une perte de bien-être comme l'entendait Pareto. Pour ce qui est de l'inflation, il n'est même pas dit que ces politiques des prix soient les seules capables de freiner la vitesse de chute de la valeur de la monnaie. Si elles ont pour effet le ralentissement ou la distorsion des investissements et, par conséquent, un déséquilibre de la productivité entre les différents secteurs, à long terme elles auront contribué à aggraver l'inflation ; en effet, les taux de rémunération tendront à s'aligner sur les niveaux atteints dans les entreprises et secteurs où la productivité est la plus élevée, comme il arrive fatalement dans les pays où règne la liberté syndicale. Ceci dit, ajoutons encore que toute explication purement économique du comportement singulier des Etats en matière de prix de transport risque de n'être qu'un exercice de style.

Parmi les diverses options politiques, la principale reste d'empêcher que la position des chemins de fer sur le marché se trouve par trop détériorée à cause de la concurrence des transports de remplacement. Ce souci est plus que justifié, même sur le plan économique ; en effet, l'indivisibilité est une caractéristique si importante de l'offre, dans les transports ferroviaires, que toute perte de trafic par rapport aux niveaux optimaux à long terme représente une nette détérioration en termes de budget. Sur le plan politique, cette défense de la capacité des chemins de fer au nom de l'indivisibilité et des économies d'échelle a fini par créer une image totalement irrationnelle du potentiel des chemins de fer. Si, dans un vaste système économique national, on peut trouver aujourd'hui pour chaque ligne et pour chaque service des formes de transport de remplacement plus ou moins valables techniquement, à des prix plus ou moins concurrentiels, il n'en demeure pas moins que l'analyse globale d'un modèle de structures économiques d'un pays sans services de chemin de fer pour les voyageurs et les marchandises, est à peine concevable, même à titre d'exercice théorique. Il faut donc interpréter les politiques de réglementation des prix de transport des marchandises compte tenu de la nécessité

politique, essentiellement collective, de maintenir le réseau de chemin de fer à un niveau d'activité suffisamment efficace.

Dans cette optique, une politique des prix excellente consiste à diriger vers les chemins de fer un minimum de trafic, même à des prix inspirés par des considérations politiques. L'objectif fondamental d'entretenir la capacité de transport s'accompagne d'autres préoccupations. On confère aussi des rôles secondaires aux transports publics, donc aux politiques des prix: L'un de ces rôles est de promouvoir l'utilisation des facteurs. Les politiques régionales visent, en partie du moins, à créer des économies externes, c'est-à-dire des infrastructures et des services, susceptibles d'utiliser des facteurs de production et des ressources locales qui, autrement, seraient supposées rester sans emploi en l'absence de ces économies externes engendrées par des réseaux et systèmes de mobilité. Dans bien des cas, la possibilité de transporter les produits finis ou les matières premières à des prix déficitaires inspirés par des considérations politiques constitue une économie externe d'un intérêt certain pour la mise en oeuvre d'une politique régionale de plein emploi. D'ordinaire, cette politique s'accompagne d'un contrôle des tarifs des marchandises à destination de la région ; ces tarifs sont protectionnistes ou discriminatoires, même sous l'angle commercial, afin d'atténuer les contrecoups négatifs éventuels de la facilité d'accès à la région en voie de développement, qui favoriserait l'importation de produits finis. Cette pratique illustre l'indétermination du rapport, au niveau régional, entre les tarifs dictés par des considérations politiques et le développement économique. Les politiques régionales ne sont qu'un exemple parmi d'autres. Ainsi, la redistribution des revenus par catégories économiques, en favorisant par des prix spéciaux le transport de certains produits très localisés (agriculture, mines, forêts, etc.), ou voudrait avoir l'effet d'une action publique discriminatoire en vue d'améliorer les revenus de toute une catégorie de producteurs, pour des motifs d'équité sociale, de tactique électorale, d'opportunité économique, etc.. Il est donc non seulement plus réaliste mais aussi plus exact d'étudier les politiques de prix en assignant une juste place aux motivations et objectifs politiques. Au lieu de s'attarder à considérer ces suggestions ou solutions comme des "second best", les économistes des transports feraient mieux d'essayer d'élaborer des paradigmes cohérents pour interpréter les variables que sont les structures et le comportement de l'opérateur "Etat" qui se trouve souvent en conflit avec les autres opérateurs : l'entreprise privée et le consommateur.

Une fois reconnu le rôle des décisions politiques, il ne faut pas se hâter de conclure que les seuls instruments de l'analyse économique nous laissent impuissants. Il suffit de placer cette analyse à un niveau autre que celui de l'entreprise ou du moyen de transport isolés. Même s'il ne coïncide pas systématiquement avec l'affectation optimale des ressources, le critère d'efficacité demeure valable pour le producteur privé comme pour le producteur public, mais le cadre de référence change. L'étude systématique de ce domaine se poursuit avec diligence. Les travaux récents de Baumel, Bradford, Mirrlees, Diamond, Lerner, etc.. forment une étude très pénétrante des rapports entre prix, quantités et investissements dans les industries nationalisées. Leur mérite est d'avoir considéré globalement et simultanément la taxation, l'investissement et

l'économie du bien-être. Indépendamment de ce que l'efficacité soit souhaitable pour atteindre au bien-être, au niveau d'une analyse globale il est prouvé qu'en situation optimale, l'existence d'impôts sur la consommation (nécessaires pour financer les productions des entreprises nationalisées vendues à des prix marginaux) implique que les taux marginaux de substitution ne soient pas égaux aux taux marginaux de transformation. Ceci ne veut pas dire que l'on offre au producteur public la possibilité de produire avec inefficacité, mais souligne la nécessité de considérer l'efficacité de la production au niveau global ou, dans notre cas, en première approximation au niveau du système de transport dans toutes ses modalités. Une politique optimale de contrôle des prix pourrait donc tendre à ce que, dans l'ensemble de la production de services, les taux marginaux de transformation soient au même niveau, tant dans le secteur nationalisé (chemins de fer et infrastructures) que dans le secteur privé (transports routiers et batellerie).

Mais s'il est vrai que les divers moyens de transport ont des taux marginaux de substitution de structure différente (indivisibilité et économies d'échelle dans les chemins de fer contre rendements quasi constants dans les transports routiers et la batellerie), pour porter ces deux formes à des phases de production où leurs taux marginaux de transformation respectifs seraient à des niveaux égaux et le resteraient, il faudrait instaurer un mécanisme de contrôle sur les prix (qui agirait ainsi sur les taux marginaux de substitution) comme sur les coûts de production. L'égalité entre les taux marginaux de transformation constitue donc un état particulier et singulier de l'industrie des transports auquel on ne peut atteindre et demeurer qu'à grand'peine.

En l'absence d'un tel contrôle, les ressources employées risqueraient d'être toujours surabondantes ou insuffisantes dans l'un ou l'autre secteur, sinon dans les deux à la fois. Sur la base des coûts de production, si à un moment donné l'offre de l'industrie à rendements croissants prévalait, la concurrence serait de courte durée et un monopole s'établirait bientôt. Par contre, si l'industrie à rendements constants parvenait à assurer une production locale et marginale à des coûts inférieurs, la position des transports à forte indivisibilité se trouverait amoindrie et les avantages liés aux économies d'échelle seraient dissipés. Le même raisonnement pourrait s'appliquer aux effets provoqués sur la répartition des ressources par les prix de la demande.

La méthode essentiellement comptable suivie par la CEE depuis si longtemps pour l'imputation des coûts des infrastructures a sous-estimé la possibilité que les producteurs privés puissent être poussés par l'action de l'Etat à produire efficacement, dans le sens précisé, en choisissant les prix de l'offre en conséquence, si la condition structurale exposée plus haut est valable. Mais il est difficile de déterminer ces prix sur la base purement comptable des coûts a posteriori. Si, en vertu du système fiscal, les excédents des rendements d'échelle tombent dans les caisses de l'Etat (la réduction du déficit des entreprises nationalisées équivaut à un excédent), le bien-être n'est pas altéré par un contrôle des prix de l'offre et la quantité produite peut être fixée indépendamment du prix dicté par les conditions d'équilibre du budget.

Or, toute cette théorie suppose l'acceptation du bien-fondé de limitations logiques très précises sur lesquelles nous ne nous arrêterons pas. Elle suppose aussi la force et l'adhésion du public nécessaires pour agir, par la politique fiscale, sur la consommation comme sur les revenus afin de modifier, profondément, si nécessaire, les goûts des consommateurs et des producteurs. Mais l'Etat qui est au centre de cette action ne s'exprime qu'en termes politiques. C'est pour cela que l'on a dit qu'il est pratiquement impossible de juger un système de tarifs, et à plus forte raison le contrôle de celui-ci, sans avoir exposé très clairement les options politiques de l'opérateur "Etat". Aussi, si l'on peut faire un tableau à peu près complet de la gamme des formes possibles des contrôles et politiques des prix, par conséquent des combinaisons des prix et quantités, tout jugement porté sur leurs avantages et inconvénients doit se référer à ces options. La raison des difficultés d'application de la politique communautaire des transports, qui se fonde sur un paradigme économique de ce service, devient alors claire. C'est moins à cause de la complexité des techniques que d'un refus du paradigme uniquement économique à la base de cette politique par les Etats qui restent les organes de décision de la politique des transports. Les besoins exprimés par ces organes, et auxquels ils tentent de répondre, présentent une courbe de la demande fort différente de celle d'une micro-économie, même dans le cas du transport de marchandises (c'est-à-dire à un niveau d'analyse très particulier).

Le fait que seules les politiques des prix, et aussi des investissements, qui jouissent d'un vaste soutien puissent être mises en oeuvre, en pratique, n'est pas un accident de nos politiques des transports. C'est un trait caractéristique de l'économie contemporaine de nos pays et c'est aussi la condition technique pour approcher de la situation d'efficacité globale (égalité des taux marginaux de transformation des secteurs public et privé) que nous évoquions plus haut. Enfin, grâce à cette adhésion, de nouvelles valeurs se sont imposées par le biais des politiques économiques. Ainsi, la stabilité de l'emploi est un objectif que l'on poursuit, même au détriment de l'augmentation des salaires réels. Le rééquilibrage régional est considéré comme un objectif valable en soi, même par contraste avec une meilleure répartition et une utilisation plus efficace des ressources, au sens traditionnel. La garantie d'un système social qui assure à tous un certain niveau de vie minimum est en train de l'emporter sur le système qui fait dépendre cette fonction du comportement de chacun, essentiellement.

Certes, il est bien difficile de prévoir à quoi aboutiront la diffusion, voire la généralisation de ces comportements car la détermination des investissements et des quantités produites reste un mécanisme qui, dans le temps et dans l'espace, rajuste constamment l'ampleur et la quantité de besoins à satisfaire. Que les choix officiels, ou qui se présentent comme tels, soient systématiquement justes serait une idée puérile. Le jugement de l'économiste doit être critique, technique, non idéologique. A propos des politiques des prix des transports, dans bien des secteurs où la production reste ou devient stagnante, le jugement du politicien, éminemment conservateur, fait souvent preuve d'une insensibilité plus au moins totale ou besoin d'innovation. Un esprit inconsciemment Luddiste se répand en Europe par les nouveaux centres de pouvoir après que, pour une génération, l'important ait été l'investissement et le développement. Il faut prendre conscience des dangers d'une action politique qui ressemble plus à un frein qu'à un stimulant de

l'innovation. Ce n'est pas un hasard si le premier mécanisme économique à être gelé est celui des prix, traditionnellement interprété suivant le paradigme économique comme l'indice de l'équilibre entre affectation des ressources et répartition des revenus. Sur le plan formel, cette carence du paradigme se traduit par une différence d'interprétation des critères de condition optimale. Historiquement, il semble que l'on ne puisse plus définir l'optimum avec des termes extrêmes (profit maxima, coût minimal, emploi minimal, etc.) mais en termes de valeurs moyennes, de seuils que le système ne peut franchir. Ainsi, on fait de grands efforts pour instituer un niveau minimal de sécurité sociale plutôt que de permettre le développement maximal du revenu individuel. On met en oeuvre des politiques d'équilibre régional en tempérant la tendance à la spécialisation si celle-ci est comprise comme l'instrument d'un maximum de productivité. En outre, on veut des politiques économiques qui assurent la stabilité de l'emploi, même au risque de freiner la redistribution des facteurs de production et des ressources, quand ce n'est pas contre la politique de plein emploi.

Enfin, pour comprendre les politiques des prix des transports, il ne faut pas oublier qu'il y a désormais des mécanismes sociaux, parfois institutionnalisés et dotés des techniques appropriées, qui oeuvrent pour produire l'assentiment. On peut dire que ces techniques sont employées unilatéralement pour écarter les systèmes de l'équilibre économique de type traditionnel à chaque fois, du moins, que se trouve menacé le seuil de "bien-être" d'un certain ensemble assez significatif politiquement pour déterminer l'adhésion. Il faut bien réfléchir au sens qu'ont ces interférences continues de l'Etat dans l'affectation des ressources, qui se situent au niveau politique. En rechercher simplement la cause dans un divorce entre théorie économique et pratique politique équivaut à déclarer qu'un grand nombre de faits de la vie contemporaine ne seraient explicables par la théorie que comme phases transitoires, impossibles à proposer comme modèles de stades définitifs. Ces interventions politiques par lesquelles on manipule constamment la répartition des ressources apparaissent souvent au niveau de la chronique comme des interventions opportunistes, des formes de bas favoritisme, comme la mainmise des groupes les plus organisés sur les espérances et les chances des groupes sociaux moins structurés. Nul besoin d'ajouter que c'est souvent la vérité. Mais fréquemment, bien plus fréquemment même, on se sert de ces termes parce que la science économique n'en offre pas de meilleurs, par manque de compréhension, c'est-à-dire faute de cadre de référence. L'historiographie pourrait fournir un précédent éclairant. Le passage de la chronique à l'histoire, qui ne s'est jamais produit dans beaucoup de grandes civilisations (dans la culture chinoise, par exemple) implique la formulation d'une philosophie cohérente de l'Etat.

Si l'on considère le mode souvent dramatique dans lequel on débat actuellement des problèmes de développement, et peut-être même de survie de la société civilisée dans les pays industrialisés, il conviendrait peut-être d'étudier la dynamique économique en se penchant tout spécialement sur le système de valeurs en train d'apparaître et de se déployer. Nous ne pouvons pas raisonnablement renoncer à construire un paradigme économique plus satisfaisant que celui que nous avons actuellement, si c'est possible.

## BIBLIOGRAPHIE

("Politiche dei Prezzi")

1. CEE : "Norme economico-giuridiche in materia di trasporti nelle Comunità Economiche Europee"
2. MEYER - STRASZHEIM : "Pricing and Project Evaluation", Brooking Institution, Washington 1971
3. HAEFELE, E.T. : "Transport and National Goals"
4. WEBB, M. : "Transporting Goods by Road-Policies, Techniques and Distribution Efficiency", Weidenfeld & Nicolson, London 1972
5. BAUMOL - BRADFORD : "Optimal Departures from Marginal Cost Pricing", American Economic Review, June 1970
6. EKELUND, R.B. : "Price Discrimination and Product Differentiation in Economic Theory", The Quarterly Journal of Economics, May 1970
7. BONBRIGHT, J. : "Principles of Public Utility Rates", New-York 1961
8. DIAMOND, P.A. - MIRRLEES, J.A. : "Optimal Taxation and Public Production" The American Economic Review - March/June 1971
9. FLEMING : "Optimal Production with Fixed Profits", Economico, August 1963
10. REES : "Second Best Rules for Public Enterprise Pricing", Econometrica 1968
11. LERNER : "On Optimal Taxes with an Untaxable Sector", The American Economic Review June 1970
12. BRADFORD, David F. : "Constraints on Public Actions and Rules for Social Decision", The American Economic Review, September 1970
13. ABOUCHAR, Alon : "The Theory of Optimal Multi-Product Output and Pricing under Joint Costs and Variable Technology", Journal of Political Economy, n° 4, July/August 1970
14. MOHRING, H. : "The Peak Load Problem with Increasing Returns and Pricing Constraints", The American Economic Review, September 1970
15. STEINER, P.O. : "Peak Loads and Efficient Pricing", Quarterly Journal of Economics, November 1957
16. WILLIAMSON : "Peak Load Pricing and Optimal Capacity", The American Economic Review, September 1966
17. BAUMOL, W.J., and others : "The Role of Cost in the Minimum Pricing of Railroad Services", Journal of Business, Vol. 35, October 1962
18. BOITEUX, M. : "Peak-Load Pricing" in James R. Nelson, ed., Marginal Cost Pricing in Practice, Englewood Cliffs, N.J., Prentice Hall, 1964



19. BOITEUX, M. : "La Tarification au Coût Marginal et les Demandes Aléatoires", Cahiers du Séminaire d'Econométrie, n° 1, 1951
20. DREZE, Jacques H. : "Some Postward Contributions of French Economists to Theory and Public Policy, with Special Emphasis of Problems of Resource Allocation", American Economic Review, vol. 54, Suppl., June 1964
21. LERNER, Abba P. : "The Concept of Monopoly and the Measurement of Monopoly Power", Review of Economic Studies, Vol. 1, n° 3, June 1934
22. LIPSEY, R.G. - KELVIN LANCASTER : "The General Theory of Second Best", Review of Economic Studies, Vol. 24, n° 1, 1956-1957
23. LOCKLIN, D.P. : "Report on International Freight Rates", H. Doc. 303, 78 Cong. 1 sess., 1943
24. MOHRING, Herbert : "Relation between Optimum Congestion Tolls and Present Highway User Taxation", Highway Research Record 47, Washington : Highway Research Board, 1964
25. NELSON, James C. : "The Pricing of Highway, Waterway, and Airway Facilities", American Economic Association, Papers and Proceedings of the Seventy-fourth Annual Meeting, 1961 (American Economic Review, Vol. 52, May 1962)
26. NELSON, J.R. : "Pricing Transport Services", in Gary Fromm, ed., Transport Investment and Economic Development, Washington : Brookings Institution, 1965
27. PECK, Merton J. and MEYER John R. : "The Determination of a Fair Return on Investment for Regulated Industries", in Transportation Economics. New-York Columbia Univ. Press for the National Bureau of Economic Research, 1965
28. RUGGLES, Nancy : "Recent Developments in the Theory of Marginal Cost Pricing" Review of Economic Studies, Vol. 17, N.2., 1949-1950
29. VICKREY, W. : Pricing as a Tool in Coordination of Local Transportation", in Transportation Economics, 1965
30. MINISTRY OF TRANSPORT : "Corriers' Licensing : Report of the Committee" (The Geddes Report), London, HMSO, 1965
31. SAUVY, A. : "Les Quatre Roues de la Fortune", Paris, Flammarion, 1968
32. MINISTRY OF TRANSPORT : "Road Pricing : The Economic and Technical Possibilities"; (The Smeed Report), London, HMSO, 1964
33. WALTERS, A.A. : "The Economics of Road User Charges", World Bank Staff Occasional Papers n° 5, Washington D.C.
34. EUROPEAN ECONOMIC COMMUNITY : "Options on Transport Tariff Policy", Transport Series n° 1, Brussels, European Economic Community, 1965
35. ROTH, G.J. : "Paying for Roads : the Economics of Traffic Congestion", Harmondsworth, Penguin, 1967
36. MISHAN, E.J. : "Interpretation of the Benefits of Private Transport", Journal of Transport Economics and Policy, Vol. 1, 1967, P. 184
37. HARRISON, A.J. : "Economies of Scale and the Structure of the Road Haulage Industry", Oxford Economic Papers, Vol. 15, 1963

38. LEWIS, Arthur W. : "Overhead Costs". chap. IV, The inter relations of shipping freights, p. 90-116, London 1970 (3)
39. Commission des Communautés Européennes : "Rapport sur l'Etude prévue par l'Article 3 de la Decision du Conseil 65/270/CEE du 13 mai 1965" (présenté par la Commission au Conseil), SEC (69) 700 final, Bruxelles, Mars 1969.
40. DEL VISCOVO Mario : "I trasporti terrestri", vol. I.1. Ricerca CNR sulla struttura dei trasporti terrestri, Società Italiana di Economia dei Trasporti, Etas Kompass, Milano 1971
41. FARRELL, M. J. : "In defence of Public-Utility Price Theory", Oxford Economic Papers, new series, Vol. 10 (1958), pp. 109-23
42. KUHN Tillo E. : "Public Enterprise Economics and Transport Problems", University of California Press, Berkeley and Los Angeles, 1962
43. TURVEY, R. : "Economic Analysis and Public Enterprise", Allen & Unwin, 1971, Chap. V & VI

## SYNTHÈSE DE LA DISCUSSION

Point I : Relations entre la politique générale dans les domaines économiques et sociaux et la politique des transports.

A. Peut-il y avoir des conflits entre ces différents niveaux politiques ? Exemples et questions de priorité.

D'emblée le débat a fait ressortir qu'il existe de nombreuses contestations au sujet de l'efficacité des interventions de l'Etat.

Pour l'essentiel, il s'agit d'amalgamer des objectifs économiques et sociaux et d'y intégrer une politique de transports. Quelles sont les incompatibilités qui peuvent résulter de cet essai d'intégration de plusieurs objectifs ?

Au cours des dernières années, ces objectifs ont été élargis, notamment par des considérations de cadre de vie et de mode de vie.

Les buts des interventions sont nombreux. On peut ainsi distinguer :

- un fonctionnement harmonieux de l'économie
- la politique régionale
- la politique de devises (stimuler certains produits)
- la politique générale des prix
- la politique sociale
- les effets des pressions des usagers
- la protection des entreprises de transport à leur demande

Si certains pays ne connaissent pas d'interventions de l'Etat dans les prix des transports (p. e. Grande-Bretagne où l'intervention se limite à l'octroi de licences), d'autres par contre considèrent les transports comme une partie intégrante ou comme un instrument de leur système économique. Dans les pays à développement moins avancé, il se pose en outre un problème de stimulation du développement (général ou régional) ou de lutte contre l'inflation.

On peut se demander si certains prétendus "conflits" ne traduisent pas simplement un jeu global de forces, p. e. entre l'industrie et les transports.

On peut également se demander s'il est vraiment justifié de faire état de conflits ; il conviendrait de mieux connaître d'abord les motifs réels de certaines interventions. Certains participants estiment que la motivation relève souvent d'une tactique de facilité (ne pas s'attaquer au fond du problème) ou de protection (à la demande des intéressés).

Par ailleurs, l'accroissement des interventions accentue souvent les distorsions ; d'une part elles ont souvent pour effet de retarder des mesures de rationalisation ou de réduire le volume des investissements ; d'autre part, l'ensemble de mesures prises isolément en différentes circonstances constitue rarement un instrument efficace.

Un problème important est de savoir s'il existe vraiment une situation forte de la demande au détriment de l'offre. Apparemment, il s'agit plutôt de phénomènes qui accompagnent une transition de la protection vers la liberté. Mais tous les participants n'admettent pas l'idée d'une telle évolution vers une situation où il y aurait une liberté nettement plus grande. Les manipulations de l'économie libre sont multiples et se manifestent dans de nombreux secteurs ; cette constatation souligne combien une liberté totale du transport est aléatoire.

Quant aux "particularités" du transport qui justifieraient des interventions, il n'apparaît pas clairement qu'elles existent avec un poids suffisant ; toujours est-il que leur existence est insuffisamment établie par la pratique empirique de certains pays. Des participants à la Table Ronde ont fait observer à ce sujet que la proportion de faillites n'était pas plus élevée dans les transports que dans d'autres branches de l'économie : d'autres estiment que cette situation doit surtout être attribuée à la croissance économique et qu'elle se modifierait donc en cas de ralentissement de la croissance.

En inversant le raisonnement, on peut s'interroger sur ce qui advient en cas de non-intervention. Il se pose alors un problème primordial des coûts et des avantages qui existent au niveau général. En conséquence, certains participants estiment qu'il faut trouver un moyen pour internaliser certains facteurs extérieurs.

Cette dernière pratique se distingue toutefois de mesures arbitraires ou partielles ; elles se basent sur un calcul global de tous les facteurs économiques et ce à une échelle qui dépasse celle de l'entreprise du transport. En effet, on pourrait difficilement avancer que, jusqu'à présent, les interventions gouvernementales dans les prix des transports sont essentiellement basées sur des calculs des coûts et avantages.

Toujours pour ce qui est des conflits entre les différents objectifs, d'aucuns pensent que des oppositions sérieuses peuvent exister entre les intérêts des usagers et ceux du personnel occupé dans les entreprises de transport. D'autres sont d'avis que l'intérêt social ne doit pas être protégé par des tarifs de transports mais bien par des lois sociales.

Enfin, et dans un même ordre d'idées, il existe parfois des conflits d'intérêts à l'intérieur des entreprises, notamment par les répercussions sociales de certaines mesures ; mais ici encore, on peut objecter le même argument que, vraisemblablement, une politique de prix ne constitue pas un instrument efficace au service d'une politique sociale.

#### B. Quels effets attend-on des interventions de l'Etat en cette matière ?

En premier lieu, il convient de savoir s'il existe d'autres moyens plus efficaces. Dans la pratique, la politique est généralement faite d'une combinaison de moyens pragmatiques. On peut également relever que, pour le transporteur, le calcul du prix de transport est une affaire fort complexe. Mais cette difficulté a perdu de sa signification dans les pays où l'on a fait un

effort de formation. Il apparaîtrait qu'une action sur la formation et sur la taille optimale des entreprises constitue à cet égard une meilleure garantie, l'intervention dans les prix étant alors le terme moins valable de l'alternative.

Quant aux effets anti-inflatoires d'une politique de prix (qui se centre trop souvent sur les seuls chemins de fer), ils semblent être nettement plus insignifiants que ne pensent les hommes politiques.

En théorie, l'objectif d'une concurrence fonctionnelle est établi ; il vise une desserte correcte du marché. Mais, dans la pratique, beaucoup dépend de l'optique et surtout des objectifs politiques. Le vrai problème est d'ailleurs de savoir si la concurrence est réellement voulue. En fait, on attaque là un problème beaucoup plus général qui vaut pour tous les domaines de l'économie : une politique de prix est-elle réellement efficace ?

L'impact des salaires sur le prix de revient présente de sensibles différences suivant les techniques et les entreprises de transport. Mais en égalisant artificiellement certaines caractéristiques (économiques et techniques) des entreprises, caractéristiques qui font partie de la concurrence, on finirait par supprimer de façon artificielle les facteurs de concurrence. Enfin, on n'aurait plus aucune garantie pour que le transport soit effectué dans des conditions optimales d'économie.

C. Dans quels cas faut-il préférer telle intervention à celles d'une autre nature ?

En l'occurrence et une fois de plus, tout dépend de l'attitude de l'Etat.

Le prétendu monopole du chemin de fer, c'est-à-dire sa position dominante sur certains marchés, n'est plus très réel. Là où il pourrait subsister, il est limité.

En outre, un éventuel abus de tarifs trop bas dépend de la possibilité de les introduire ; or, ceux-ci ne peuvent être introduits que si l'Etat est disposé à couvrir les déficits qui en résultent. En effet, il est devenu assez improbable que le manque de recettes (provenant de tarifs trop bas) puisse toujours être compensé par un surplus de recettes provenant d'autres secteurs (puisque ces derniers ont disparu).

Toujours pour les chemins de fer, un manque de capitaux entraîne facilement un dépérissement des équipements et des méthodes d'exploitation ; cette pratique est facilitée par la relative longévité des installations ferroviaires ; à la fin, elle éclate sous forme de besoins financiers fort impressionnants.

Quant aux objectifs sociaux, il reste toujours la possibilité de subsides transitoires. Mais, de façon générale, il est permis de douter de la valeur de comparaisons du coût de la main d'oeuvre entre les différentes branches ; des différences assez conséquentes existent du fait que toutes n'incluent pas les mêmes frais annexes (entretien, police, etc..).

En résumé, il apparaît que l'objectif majeur devrait être d'améliorer l'offre là où il y a une demande non encore satisfaite.

D. Quelle importance présente vis-à-vis d'une intervention dans la politique de prix une situation comprenant des moyens de transport concurrents qui :

a. relèvent de différents régimes de propriété,

b. ressortent parfois d'une gestion centrale et d'une régie étatique.

Tout d'abord, il a été rappelé que la centralisation poussée semble actuellement faire place à des régimes plus nuancés, même dans les pays à économie dirigée. Cette évolution est probablement liée à un nouveau stade de la demande.

L'Etat dispose de toute une gamme d'instruments allant de l'entreprise jusqu'à l'infrastructure ; l'usage qu'il en fait dépend suivant les pays. Mais le plus important n'est pas la dimension de l'entreprise ; il faut d'abord fixer un objectif.

Par ailleurs, le problème de la propriété est nettement moins capital que celui de la gestion. Là où l'Etat intervient en imposant des charges à certaines entreprises, il est indispensable que les tâches ainsi imposées soient assurées aux moindres frais et que, par la suite, elles soient compensées de façon appropriée. En conséquence, il serait anti-économique d'attribuer à un seul mode de transport une fonction de service public, fonction qui doit être répartie sur l'ensemble des moyens suivant des critères de coût-avantage. Le principe de la compensation intervient après l'attribution des charges à tel ou tel moyen.

Si une entreprise étatique est moins souple dans l'adaptation des prix, c'est moins en raison de sa taille que de ses méthodes de gestion. De grosses concentrations peuvent donner des résultats économiques satisfaisants ; c'est notamment le cas des auxiliaires des chemins de fer qui assurent le trafic des marchandises de détail ; la nature de la demande conditionne ici la taille optimale de l'entreprise.

On se trouve en présence de plusieurs tendances qui, contradictoires en apparence, peuvent convenir chacune à une situation déterminée. D'une part, il existe des cas d'achat ou d'association d'entreprises (p.e. par les chemins de fer), mais il existe également des cas où apparaissent des caractéristiques de reprivatisation, notamment lorsque les chemins de fer reçoivent une plus grande liberté en matière tarifaire.

L'efficacité des interventions dépend pour une large part de la situation du transport pour propre compte ; si intervention il doit y avoir, elle est peu efficace si elle porte seulement sur une réglementation du transport privé. L'expérience a démontré à maintes reprises que, dans pareils cas, on assiste surtout à un décalage entre les transports professionnel et ceux pour propre compte.

En résumé, la Table Ronde estime qu'il est peu efficace d'étendre davantage l'influence des Etats sur l'ensemble des transports, étant donné que les expériences faites jusqu'à présent n'ont pas clairement démontré l'efficacité de ces interventions.

**Point 2 :** Dans quelle mesure la théorie de la tarification optimale présente-t-elle un intérêt concret pour la politique économique ? Une telle tarification optimale existe-t-elle ? D'après quels critères faut-il la choisir et apprécier ?

Ce point a été amplement développé dans le rapport introductif. Dès lors, on peut distinguer trois possibilités :

- l'intervention est indispensable pour réaliser une tarification optimale

- l'optimum tarifaire est une notion impraticable
- réaliser une approche intermédiaire en apportant au marché certaines corrections.

Dans l'ensemble, il est possible de s'orienter d'après des critères de bien-être.

Cependant, il apparaît que les objectifs peuvent souvent être mieux atteints par des moyens directs (et non pas de façon indirecte au moyen des transports) lorsqu'ils ne se trouvent pas dans le domaine du transport même. Même en se limitant à l'efficacité du transport en tant qu'objectif, il faut rappeler que nombre d'aspects qualitatifs ne se traduisent pas entièrement sous forme de prix.

Sur le plan global, on aperçoit des différences dans les fonctions de production ; les distorsions qu'elles occasionnent peuvent appeler des interventions ; ces dernières seraient alors à considérer comme des compléments à l'application du marginalisme.

Par ailleurs, le marché dicte également la configuration des prix. Les coûts ne sont jamais des données durables ; il y a une évolution constante dans laquelle le marché peut stimuler une évolution rationnelle. Certains participants estiment même qu'une tarification optimale est une conception purement théorique, puisque la rapidité de l'évolution ne permet jamais un calcul précis sur base de données actuelles. Il s'écoule un délai tel entre le début des calculs et la fixation des barèmes que la tarification est en fait toujours dépassée par l'évolution. Ce phénomène expliquerait pourquoi les expériences faites avec des prix imposés ont été relativement décevantes. Le processus d'adaptation constante se trouve être en contradiction avec la théorie de l'optimum.

La Table Ronde a ensuite procédé à une discussion de la théorie marginale.

Le coût marginal n'est pas un principe de rentabilité suivi par d'autres secteurs de l'économie ; il peut donc surgir là une difficulté dans l'allocation judicieuse des ressources, lorsque l'on procède de critères non uniformes.

En théorie, le coût marginal ne donne pas un optimum socio-économique ; il est d'ailleurs faux de préconiser le coût marginal comme seul critère optimal existant, même si on se limite à une appréciation purement économique. Dans la pratique, les calculs peuvent dans une certaine mesure relever d'estimations arbitraires ; ils se heurtent de toute façon à l'obstacle de l'équilibre budgétaire. Aussi cet instrument présente-t-il pour la formation concrète des prix une importance moindre que p.e. le coût moyen établi sur base d'un contrôle de l'efficacité.

On peut toutefois utiliser le coût marginal en tant que limite inférieure impérative ; ce critère est inapproprié comme base tarifaire pleine puisqu'il ferait surgir des déficits énormes notamment aux chemins de fer. Au niveau politique, le subside n'en offre pas moins l'avantage de représenter une dépense claire et nette et de permettre une appréciation assez précise du sacrifice financier.

A ce sujet, la Table Ronde est donc d'avis qu'une tarification sur base du marginalisme pur se heurte à des objections théoriques très importantes. Quant à la pratique, elle peut servir de limite inférieure mais à condition d'y ajouter l'exigence de la rentabilité. En somme, le marginalisme peut offrir un guidage mais ne constitue pas un instrument complet.

Enfin, le point 2 a soulevé deux remarques ; une première concerne la nécessité de former du personnel capable de se servir des techniques de calcul du prix de revient. Une seconde remarque se rapporte à la politique régionale qui est souvent invoquée pour introduire des différenciations tarifaires ; il vaudrait mieux que la politique régionale soit intégrée dans l'ensemble visant à l'allocation optimale des ressources, faute de quoi des distorsions peuvent surgir là où les chances de productivité sont insuffisantes.

Point 3 : Evaluation quantitative et qualitative des coûts et avantages que produisent des interventions dans la formation des prix.

1. Critère d'appréciation
2. Quels sont les avantages à retenir ? Comment les évaluer ?
3. Quels coûts se manifestent ? Comment les évaluer ?
4. Dispose-t-on dans ce domaine d'expériences quantifiables ?

En théorie, l'optimum économique et social devrait fournir un critère valable, mais il reste relativement mal exploré. Il contient notamment une échelle de préférences qui sont essentiellement politiques. Il est donc souhaitable de commencer par exprimer clairement les objectifs.

C'est de ces objectifs que peuvent dériver les critères ; il y aurait toutefois avantage de procéder à des quantifications plus claires qui traduiraient l'échelle des préférences avec plus de réalisme et avec une possibilité de vérification quant aux impacts qui découlent de ces préférences.

Au départ, un objectif ne pourrait être fixé de façon trop rigide ; la formulation d'objectifs concrets doit passer par un stade préalable qui consiste à examiner des variantes. En effet, il y a souvent une interdépendance des objectifs ainsi qu'un recours alternatif à des instruments politiques. C'est ainsi par exemple qu'une politique infrastructurelle peut dans une certaine mesure servir d'alternative à une politique de prix. Ceci vaut tout particulièrement dans la situation actuelle où l'on demande de considérables capacités additionnelles dans l'infrastructure des différents moyens de transports. Les pouvoirs publics sont ainsi amenés à faire des choix et à établir des priorités ; ces options leur donnent un instrument important pour guider la politique des transports suivant leurs conceptions.

Par ailleurs, les subsides offrent une autre alternative à une politique de prix. Pratiquement, on rencontre presque toujours une application simultanée de plusieurs moyens ; un critère satisfaisant d'efficacité ne peut être avancé que pour des cas bien concrets.

En appréciant les objectifs de la sorte, l'évaluation devient moins monétaire et relève davantage d'estimations générales. Il existe une rationalité politique qui ne coïncide pas forcément avec la rationalité économique. Ce qui importe, c'est de connaître clairement les conséquences d'une décision.

Quant à l'évaluation des avantages et des inconvénients, il se présente des risques assez conséquents de surestimation de tel ou tel aspect. Par exemple, certaines façon de souligner trop les avantages doivent conduire à un gonflement abusif des capacités ; c'est d'ailleurs apparemment de cette attitude que résultent certaines situations actuelles.



Jusqu'à présent, les résultats des méthodes de rationalisation budgétaire ne semblent pas entièrement convaincants. L'appréciation et l'exécution par les fonctionnaires se situent déjà dans la sphère politique par leur caractère normatif et par leur efficacité douteuse. Des expertises indépendantes s'imposent en tant que complément et notamment pour préciser les objectifs et pour exposer l'impact de chaque terme de l'alternative.

Du côté des coûts, une évaluation approximative paraît souvent possible ; il appartient aux politiciens, ensuite, d'évaluer combien valent à leurs yeux chacun des objectifs alternatifs.

La Table Ronde a conclu à ce sujet qu'une évaluation pragmatique est celle qui passe par les stades suivants :

- la formulation d'objectifs concrets par les politiciens
- la formulation des différentes alternatives pour atteindre ces objectifs ; c'est là une tâche des économistes. Lorsque la réalisation de l'objectif nécessite des mesures de politique de prix, il convient d'établir les coûts de façon à pouvoir les imputer.
- le choix de l'alternative et des différentes variantes qui en découlent.
- le contrôle a posteriori sur l'efficacité du choix de l'alternative. Une des fonctions de l'économiste est précisément celle de la critique permanente et justifiée.

En somme, la fixation des objectifs serait une tâche politique et le choix des moyens incomberait plutôt à l'économiste. Ce dernier devrait en outre contribuer à donner une plus grande transparence aux effets des mesures.

Les débats ont ensuite porté sur la question de savoir s'il existe des exemples où les interventions dans la politique des prix ont manifestement eu des effets positifs ou négatifs. Puisque ces pratiques existent depuis assez longtemps, il a semblé intéressant de dégager certains enseignements des expériences du passé.

Cependant, s'il existe effectivement des renseignements d'ordre plus ou moins général, il est difficile de reconstituer entièrement un processus en raison des nombreuses interférences avec d'autres facteurs. En outre, si même le résultat apparaît être négatif, il n'est pas facile de revenir en arrière et de rétablir la situation préexistante puisque chaque mesure finit par établir des situations acquises.

Pour ce qui est des constatations faites, on peut déceler les effets sur la concurrence et ceux sur la demande. Certains effets sur les concurrents se manifestent en cas de tarifs spéciaux consentis en faveur de certains ports ou de certaines régions. Les effets sur la demande se font jour en cas de tarifs subsidiés (en faveur de certains producteurs) ou en cas d'offre d'infrastructures gratuites ou au rabais ; dans ce dernier cas, des régions industrielles peuvent être défavorisées par rapport à d'autres. Il existe également des subsides plus neutres qui vont à l'utilisateur quel que soit le mode de transport ou le produit transporté ; de tels cas se présentent lorsque l'on subsidie l'ensemble des transports de régions pauvres ou peu peuplées.

Le contrôle des effets des interventions peut être fait en examinant :

- le développement des revenus
- le développement des chiffres d'affaires

- le développement des produits fiscaux
- le développement des transports mêmes.

Dans ce dernier cas, la Table Ronde a mentionné quelques exemples d'effets résultant de l'offre gratuite de transports publics.

## CONCLUSIONS

La question à trancher est celle de l'utilité des interventions de l'Etat dans les prix sur le marché des transports. Pourrait-on y renoncer ? Si oui, dans quelles conditions ?

On en vient ainsi à se demander si des indications valables existent quant à la nature de ces interventions qui peuvent être des prix fixes, des prix à fourchette, des prix de référence, des prix minima et des prix maxima.

L'intervention paraît surtout nécessaire pour les chemins de fer d'après certains participants ; ceux-ci estiment que les prix maxima évitent des abus de monopole tandis que des prix minima peuvent imposer une limite aux déficits. Ces arguments n'ont pas été repris par d'autres participants qui estiment qu'ils ne s'appliquent plus aux situations actuelles.

De fait, des abus éventuels d'une position de monopole se manifesteraient surtout pour des transports de masse ; mais dans de tels cas, l'usager est de taille pour se défendre directement là où un recours possible à la concurrence n'existerait pas. Pour les transports moins volumineux, il existe pratiquement toujours une concurrence à deux niveaux : les transports routiers professionnels et les transports routiers pour propre compte. Ces derniers peuvent constituer un moyen efficace de défense contre d'éventuelles positions de force des transporteurs professionnels.

Dans une période inflatoire, il convient d'examiner périodiquement les cas éventuels de bradage de prix ; le cas échéant, des prix minima peuvent servir de mesure transitoire.

Quant à la sécurité, la Table Ronde estime qu'elle est mieux assurée par un contrôle technique efficace plutôt que par des tarifs minima.

En tout état de cause, la marge offerte par les tarifs doit être suffisamment ample pour permettre une concurrence réelle, faute de quoi l'intervention dans les prix aboutirait à confirmer des positions acquises sur le Marché.

Enfin, une question à trancher concerne les effets négatifs de ces interventions ; il s'agit de savoir si d'éventuels effets négatifs peuvent être compensés par d'autres mesures.

A cet effet, il faut tenir compte d'un grand nombre de facteurs interconnectés.

Le progrès technologique peut bénéficier d'une certaine pression sur les prix, puisque celle-ci incite à la rationalisation. Par ailleurs, l'environnement influencera certains prix dans la mesure où il finira par imposer des taxes spécifiques (par exemple sur le bruit des véhicules).

Pour ce qui est de la politique régionale, il faut d'abord examiner l'importance relative des prix de transport par rapport à d'autres facteurs. Vouloir influencer des prix de transport dont l'impact est surestimé peut s'avérer être une mesure irrelevante.

Par ailleurs, il existe des difficultés techniques d'applications. D'une part, le tarif n'est souvent qu'une partie du coût total du transport ; il y a d'autres frais par exemple le stockage. D'autre part, les transports combinés relèvent de plusieurs tarifs successifs, ce qui complique l'efficacité d'un contrôle.

De façon générale, une substitution trop schématique ne paraît pas réaliste et il est difficile de soupeser une mesure isolée contre une autre.

Une analyse préalable des buts des interventions permet de mieux vérifier ensuite pour chaque objectif l'efficacité des moyens à choisir. La Table Ronde a mentionné deux cas où l'efficacité semble contestable. En premier lieu, une manipulation des prix comme mesure anti-inflationniste peut produire des effets psychologiques ; en économie, elle est généralement inefficace. En second lieu, le maintien de tarifs routiers élevés en vue de protéger les chemins de fer est également très inefficace ; les usagers continuent d'utiliser le transport routier ; celui-ci obtient ainsi des bénéfices accrus et peut alors consolider ses activités.

Cependant, si le contrôle des prix est général (et ne se limite pas aux seuls transports), un tel contrôle peut se justifier en tant que mesure d'orientation de l'économie générale.

Dans l'ensemble, il apparaît de plus en plus que certains facteurs (énergie, environnement et surtout la main d'œuvre) augmentent assez rapidement le coût du transport. Le problème final pourrait donc être de transporter moins en recourant à des substituts (par exemple, la relocation de certaines aires de productions vis-à-vis des aires de consommation).

**OECD SALES AGENTS  
DEPOSITAIRES DES PUBLICATIONS DE L'OCDE**

**ARGENTINA - ARGENTINE**

Carlos Hirsch S.R.L.,  
Florida 165, BUENOS-AIRES.  
☎ 33-1787-2391 V 30-7122

**AUSTRALIA - AUSTRALIE**

B.C.N. Agencies Pty. Ltd.,  
161 Stuart St., South MELBOURNE, Vic. 3205.  
☎ 69-7601  
658 Pittwater Road, BROOKVALE NSW 2100.  
☎ 938 2267

**AUSTRIA - AUTRICHE**

Gerold and Co., Graben 31, WIEN I.  
☎ 52.22.35

**BELGIUM - BELGIQUE**

Librairie des Sciences  
Coudenberg 76-78, B 1000 BRUXELLES I.  
☎ 13.37.36/12.05.60

**BRAZIL - BRESIL**

Mestre Jou S.A., Rua Guaipá 518,  
Caixa Postal 24090, 05089 SAO PAULO IO.  
☎ 256-2746/262-1609  
Rua Senador Dantas 19 s/205-6, RIO DE  
JANEIRO GB. ☎ 232-07. 32

**CANADA**

Information Canada  
171 Slater, OTTAWA. KIA 0S9.  
☎ (613) 992-9738

**DENMARK - DANEMARK**

Munksgaards Boghandel  
Nørregade 6, 1165 KØBENHAVN K.  
☎ (01) 12 69 70

**FINLAND - FINLANDE**

Akateminen Kirjakauppa  
Keskuskatu 1, 00100 HELSINKI IO. ☎ 625.901

**FRANCE**

Bureau des Publications de l'OCDE  
2 rue André-Pascal, 75775 PARIS CEDEX 16.  
☎ 524.81.67

**Principaux correspondants :**

13602 AIX-EN-PROVENCE : Librairie de  
l'Université. ☎ 26.18.08  
38000 GRENOBLE : B. Arthaud. ☎ 87.25.11  
31000 TOULOUSE : Privatl. ☎ 21.09.26

**GERMANY - ALLEMAGNE**

Verlag Weltarchiv G.m.b.H.  
D 2000 HAMBURG 36, Neuer Jungfernstieg 21  
☎ 040-35-62-501

**GREECE - GRECE**

Librairie Kauffmann, 28 rue du Stade,  
ATHENES 132. ☎ 322.21.60

**ICELAND - ISLANDE**

Snaebjörn Jónsson and Co., h.f.,  
Hafnarstræti 4 and 9, P.O.B. 1131,  
REYKJAVIK. ☎ 13133/14281/11936

**INDIA - INDE**

Oxford Book and Stationery Co.,  
NEW DELHI, Scindia House. ☎ 47388  
CALCUTTA, 17 Park Street. ☎ 24083

**IRELAND - IRLANDE**

Eason and Son, 40 Lower O'Connell Street,  
P.O.B. 42, DUBLIN I. ☎ 01-41161

**ISRAEL**

Emanuel Brown :  
35 Allenby Road, TEL AVIV. ☎ 51049/54082  
also at :  
9, Shlomzion Hamalka Street, JERUSALEM.  
☎ 234807

48 Nahlat Benjamen Street, TEL AVIV.  
☎ 53276

**ITALY - ITALIE**

Libreria Commissionaria Sansoni :  
Via Lamarmora 45, 50121 FIRENZE. ☎ 579751  
Via Bartolini 29, 20155 MILANO. ☎ 365083

**Sous-dépôtaires :**

Editrice e Libreria Herder,  
Piazza Montecitorio 120, 00186 ROMA.  
☎ 674628

Libreria Hoepli, Via Hoepli 5, 20121 MILANO.  
☎ 865446

Libreria Lattes, Via Garibaldi 3, 10122 TORINO.  
☎ 519274

La diffusione delle edizioni OCDE è inoltre assicu-  
rata dalle migliori librerie nelle città più importanti.

**JAPAN - JAPON**

OECD Publications Centre,  
Akasaka Park Building,  
2-3-4 Akasaka,

**Minato-ku**

TOKYO IO7. ☎ 586-2016  
Maruzen Company Ltd.,  
6 Tori-Nichome Nihonbashi, TOKYO IO3,  
P.O.B. 5050, Tokyo International IOO-31.  
☎ 272-7211

**LEBANON - LIBAN**

Documbnta Scientifica/Redico  
Edison Building, Bliss Street,  
P.O.Box 5641, BEIRUT. ☎ 354429 - 344425

**THE NETHERLANDS - PAYS-BAS**

W.P. Van Stockum  
Buitenhof 36, DEN HAAG. ☎ 070-65.68.08

**NEW ZEALAND - NOUVELLE-ZELANDE**

The Publications Officer  
Government Printing Office  
Mulgrave Street (Private Bag)  
WELLINGTON. ☎ 46.807  
and Government Bookshops at

AUCKLAND (P.O.B. 5344). ☎ 32.919

CHRISTCHURCH (P.O.B. 1721). ☎ 50.331

HAMILTON (P.O.B. 857). ☎ 80.103

DUNEDIN (P.O.B. 1104). ☎ 78.294

**NORWAY - NORVEGE**

Johan Grundt Tanums Bokhandel,  
Karl Johansgate 41/43, OSLO I. ☎ 02-332980

**PAKISTAN**

Mirza Book Agency, 65 Shahrah Quid-E-Azam,  
LAHORE 3. ☎ 66839

**PHILIPPINES**

R.M. Garcia Publishing House,  
903 Quezon Blvd. Ext., QUEZON CITY,  
P.O. Box 1860 - MANILA. ☎ 99.98.47

**PORTUGAL**

Livraria Portugal,  
Rua do Carmo 70-74. LISBOA 2. ☎ 360582/3

**SPAIN - ESPAGNE**

Libreria Mundi Prensa  
Castello 37, MADRID-I. ☎ 275.46.55

**Libreria Bastinos**

Pelayo, 52, BARCELONA I. ☎ 222.06.00

**SWEDEN - SUEDE**

Fritzes Kungl. Hovbokhandel,  
Fredsgatan 2, 11152 STOCKHOLM IO.  
☎ 08/23 89 00

**SWITZERLAND - SUISSE**

Librairie Payot, 6 rue Grenus, 1211 GENEVE II.  
☎ 022-31.89.50

**TAIWAN**

Books and Scientific Supplies Services, Ltd.  
P.O.B. 83, TAIPEI.

**TURKEY - TURQUIE**

Librairie Hachette,  
469 Istiklal Caddesi,  
Beyoglu, ISTANBUL. ☎ 44.94.70

et 14 E Ziya Gökalp Caddesi

ANKARA. ☎ 12.10.80

**UNITED KINGDOM - ROYAUME-UNI**

H.M. Stationery Office, P.O.B. 569, LONDON  
SE1 9 NH. ☎ 01-928-6977, Ext. 410

or

49 High Holborn  
LONDON WC1V 6HB (personal callers)

Branches at: EDINBURGH, BIRMINGHAM,  
BRISTOL, MANCHESTER, CARDIFF,  
BELFAST.

UNITED STATES OF AMERICA  
OECD Publications Center, Suite 1207,  
1750 Pennsylvania Ave. N.W.,  
WASHINGTON, D.C. 20006. ☎ (202)298-8755

**VENEZUELA**

Libreria del Este, Avda. F. Miranda 52,  
Edificio Galipan, Apdo. 60 337, CARACAS IO6.  
☎ 32 23 01/33 26 04/33 24 73

**YUGOSLAVIA - YUGOSLAVIE**

Jugoslovenska Knjiga, Terazije 27, P.O.B. 36,  
BEOGRAD. ☎ 621-992

Les commandes provenant de pays où l'OCDE n'a pas encore désigné de dépositaire

peuvent être adressées à :

OCDE, Bureau des Publications, 2 rue André-Pascal, 75775 Paris CEDEX 16

Orders and inquiries from countries where sales agents have not yet been appointed may be sent to

OECD, Publications Office, 2 rue André-Pascal, 75775 Paris CEDEX 16

CEMT/N° 33.234 1974

**PRIX F 10 £1 \$ 2,50**  
(75 74 04 2) **ISBN 92-821-2019-8**