

CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

SESSION ORDINAIRE DE 1957-1958

Annexe au procès-verbal de la séance du 15 janvier 1958.

RAPPORT D'INFORMATION

FAIT

au nom de la Commission des moyens de communication, des transports et du tourisme (1) à la suite de la mission effectuée par une délégation de la commission en Europe centrale, du 16 au 30 septembre 1957.

Par M. Jean BERTAUD

Sénateur.

(1) Cette Commission est composée de: MM. Jean Bertaud, *Président*; Lodéon, Julien Brunhes, *Vice-Présidents*; Bouquerel, Kalenzaga, *Secrétaires*; Aubert, Henri Barré, Beaujannot, Bonnet, Carcassonne, Jules Castellani, Cerneau, Chambriard, Paul Chevallier, Amadou Doucouré, René Dubois, Dutoit, de Geoffre, Robert Laurens, de Menditte, Mistral, Perdereau, Perrot-Migeon, Pinton, Joseph Raybaud, Paul Robert, François Ruin, Sauvêtre, Soldani, Verdeille.

SOMMAIRE

	Pages.
I. — Composition de la délégation.....	1
II. — Introduction	1
III. — Compte rendu sommaire du voyage.....	6
IV. — Voies de communication et transports dans la Confédération Helvétique	11
V. — Voies de communication et transports en Autriche	23
VI. — Voies de communication et transports en Allemagne fédérale	26
VII. — Voies de communication et transports en Pologne	31
VIII. — Climat politique et situation économique en Pologne.....	34
IX. — Voies de communication et transports au Danemark.....	38
X. — Conclusions	34

1. — COMPOSITION DE LA DELEGATION

MM. JEAN BERTAUD, Sénateur, Président de la Commission
des moyens de communication.

BEAUJANNOT, Sénateur.

CARCASSONNE, Sénateur.

CERNEAU, Sénateur.

DUPIC, Sénateur.

VERDEILLE, Sénateur.

II. — INTRODUCTION

Le 16 septembre 1957, une délégation de votre Commission des moyens de communication, conduite par son président, M. Jean Bertaud, et composée de MM. Beaujannot, Carcassonne, Cerneau, Dupic et Verdeille, quittait Paris pour un voyage d'études en Europe centrale.

Nous ne pensons pas inutile de rappeler, tout d'abord, les *raisons* pour lesquelles votre Commission avait demandé à effectuer une telle mission d'enquête.

Personne n'ignore l'importance qu'a pris à notre époque la question des voies de communication et des transports. Il n'est pratiquement, à l'heure actuelle, aucune activité qui ne soit tributaire du chemin de fer, de la route, de la voie d'eau ou du transport aérien et le fait pour une région de se trouver démunie en la matière la condamne pratiquement à l'asphyxie économique.

Le siècle dernier a été celui du règne incontesté de la voie ferrée dont l'activité s'était sans cesse développée au détriment de la voie d'eau jugée trop lente et ne desservant naturellement que des régions situées au voisinage des vallées.

Depuis la guerre de 1914-18, l'apparition des transports routiers qui ont connu rapidement un essor considérable est venue, à son tour, modifier cet état de choses. En effet, de même que la voie ferrée avait lutté victorieusement contre la voie d'eau parce qu'elle était mieux à même de pénétrer dans les régions élevées et accidentées, les autocars et les camions ont eu la préférence des usagers établis à l'écart des chemins de fer. Permettant d'éviter les coûteuses ruptures de charge, le transport routier s'est révélé un concurrent d'autant plus dangereux que, parfaitement libre, tout d'abord, d'agir à sa guise, il en a profité

pour « écrémer » le transport en laissant au « fer » devenu « service public » les activités les moins rentables.

D'autre part, le développement de l'industrie lourde établie le plus souvent le long des cours d'eau a rendu une certaine activité aux voies navigables particulièrement bien adaptées au transport des pondéreux.

Cette évolution aboutissant, du moins dans tous les pays fortement industrialisés, à l'apparition d'un déficit sans cesse croissant du budget des chemins de fer, nationalisés ou non, mais toujours subventionnés, a amené les différents gouvernements à rechercher les mesures de coordination propres à limiter le domaine de chacun.

Votre Commission s'est penchée depuis longtemps sur ce problème et nous nous devons de saluer ici les efforts déployés par notre collègue, M. Pinton, au Département des Travaux publics, pour faire aboutir son projet de coordination tarifaire.

Cependant, il reste encore beaucoup à faire pour assurer un développement harmonieux de nos moyens de transport dans un climat de saine concurrence et nous avons estimé utile d'aller nous rendre compte des remèdes que nos amis européens ont cherché à apporter à une situation anarchique qui, en dehors du problème budgétaire, n'est pas sans influence sur le coût de la vie.

Désireux de faire porter nos investigations non seulement sur la coordination réglementaire mais sur la coordination matérielle des différents modes de transport, nous avons choisi de faire escale dans des villes européennes constituant des nœuds de trafic particulièrement importants desservis par fer, par route, par avion et, autant que possible, par eau. C'est ainsi que nous avons visité successivement : *Bâle, Munich, Vienne, Nuremberg, Berlin, Varsovie, Copenhague et Hambourg.*

Il nous aurait été extrêmement difficile d'effectuer un tel trajet dans le temps relativement limité dont nous disposions, en utilisant les lignes aériennes régulières, et nous sommes vivement reconnaissants à M. Edouard Bonnefous, Ministre des Travaux publics, et à M. Achille Auban, Sous-Secrétaire d'Etat à l'Aviation civile, d'avoir mis à notre disposition un appareil du Groupement aérien qui nous a permis d'exécuter notre mission dans les meilleures conditions.

III. — COMPTE RENDU SOMMAIRE DU VOYAGE

Lundi 16 septembre.

La délégation sénatoriale, qui avait quitté le Bourget à 9 h. 25, arrivait à l'aéroport de *Bâle—Mulhouse* à 11 h. 25.

Accueillis à leur arrivée par MM. Toretini, fonctionnaire du Département politique, représentant le Gouvernement helvétique, Paillard, Secrétaire général adjoint des chemins de fer fédéraux, Schaller, Conseiller d'Etat du canton de Bâle et Rollet, Consul général de France à Bâle, les sénateurs gagnaient, par la route internationale reliant l'aérodrome situé en France au territoire suisse, le port de Bâle où ils étaient salués par le Dr Karl Peter, Conseiller fédéral. Ils visitaient ensuite, en vedette, les installations fluviales de Bâle en entendant les explications très complètes fournies par M. Waldner, sous-directeur du port.

Après avoir déjeuné au restaurant « La Solitude », où ils étaient les hôtes des autorités du canton de Bâle, les sénateurs se rendaient à la gare de Bâle et y entendaient un très intéressant exposé de M. Paillard sur l'organisation et la coordination des transports en Suisse.

La délégation procédait, ensuite, à une rapide visite des installations de l'aérodrome, sous la direction de M. Roques, Directeur technique, avant de participer à un dîner qui leur était offert au restaurant de l'aérogare par M. Prévot, Président du conseil d'administration de l'aéroport de Bâle—Mulhouse.

Mardi 17 septembre.

La délégation quittait Bâle à 8 heures pour arriver à 9 h. 30 à *Munich*.

Salués à l'atterrissage par MM. von Brand, Chef du protocole du Gouvernement bavarois, Karl Bayer, Président de l'Assemblée du Land de Bavière, et de La Bastide, Consul général adjoint

de France, qu'accompagnaient plusieurs hauts fonctionnaires de l'aéroport et de la municipalité de Munich, les sénateurs procédaient à une visite de la ville sous la direction de M. le Dr Doelker, Préfet de police, et de M. Ries, Chef de la police de la circulation. Des explications détaillées leur étaient fournies en cours de route sur les moyens de transport urbains et la réglementation du trafic basée essentiellement sur deux règles: limitation de la vitesse à 50 km/heure et synchronisation des feux.

Après avoir déjeuné à l'hôtel de ville où ils étaient les invités du second Bourgmestre, M. le Dr Hieber, les sénateurs se rendaient dans l'après-midi aux ateliers de réparation des chemins de fer de Neuaubing, spécialisés dans la récupération des vieux wagons et dans la construction, à partir des éléments encore utilisables de ce matériel hors d'usage, de voitures totalement rénovées, procédé qui permet, au dire des techniciens, d'obtenir cinq voitures pratiquement neuves pour le prix d'achat de deux wagons.

La délégation se rendait ensuite à l'important poste de triage de Munich-Pasing et à la gare centrale. Elle était reçue, enfin, au Consulat général où les sénateurs rencontraient un certain nombre de personnalités bavaroises et de membres de la colonie française de Munich.

Mercredi 18 septembre.

La délégation, qui avait quitté Munich à 9 h. 10, arrivait à 10 h. 45 à *Vienne*, où elle était saluée sur le terrain de l'aéroport par MM. Fritz Polcar, Conseiller national, Walter Watzek, Conseiller ministériel à la direction des transports aériens, François Seydoux, Ambassadeur de France en Autriche, et Jeannel, Conseiller d'ambassade.

Elle visitait aussitôt les installations provisoires de l'aéroport et le chantier de la future aérogare qui doit grouper dans un même corps de bâtiment les services techniques et commerciaux.

Après avoir déjeuné à l'Ambassade de France, les parlementaires se rendaient à l'importante usine de matériel roulant Simmering-Pauker qui vient, notamment, de fabriquer en quatorze mois 1.000 wagons destinés au Pakistan.

Jeudi 19 septembre.

Messieurs les sénateurs visitaient dans la matinée les installations fluviales de Hafenalbern sur le Danube et, plus particulièrement, un grand silo d'une capacité de 25.000 tonnes appartenant à un groupe pouvant contenir au total 85.000 tonnes de blé.

Après avoir vu, ensuite, la gare du Sud-Est actuellement en construction et devant remplacer les stations du Sud et de l'Est, ils étaient, à déjeuner, les hôtes de M. François Seydoux à l'Ambassade de France, en compagnie de plusieurs personnalités autrichiennes, dont M. Waldbrunner, Ministre fédéral des transports et l'un des hommes politiques les plus influents de son pays.

L'après-midi était consacré à l'audition d'une conférence de M. Schantl, Directeur général des chemins de fer fédéraux, sur l'organisation des transports et leur coordination.

Après avoir été reçus officiellement au Palais Auersperg par M. le Ministre des transports, les parlementaires assistaient, enfin, dans la soirée, sur l'invitation du Gouvernement autrichien, à une représentation de « Madame Butterfly » donnée à l'Opéra de Vienne.

Vendredi 20 septembre.

Partie de Vienne à 7 h 10, la délégation arrivait à *Nuremberg* à 9 h 35. Elle était saluée à l'atterrissage par M. le Directeur de l'aéroport, MM. Abhervé, Consul de France, et Pollak, représentant d'Air France.

Les Sénateurs se rendaient ensuite à un important poste de « dispatching » réglant la circulation de 170 trains par jour.

Après le déjeuner, ils visitaient une section de l'autoroute Munich—Berlin passant à proximité de *Nuremberg*.

La délégation était invitée dans la soirée à une réception offerte par M. le Consul de France, au cours de laquelle elle avait d'intéressants contacts avec des fonctionnaires et des industriels de la ville.

Samedi 21 septembre.

Les parlementaires qui avaient quitté Nuremberg à 7 h 30 arrivaient à *Berlin-Tempelhof* à 9 h 45. Ils étaient salués sur l'aérodrome par MM. Muller, officier de liaison, et Fayolle, chef du bureau de réception du Gouvernement militaire français de Berlin, le commandant de l'aéroport et plusieurs hauts fonctionnaires berlinois des transports et communications.

La délégation se rendait à la Direction des transports de Berlin où elle entendait un exposé très complet de M. Weiler, directeur de la Régie.

Répondant à l'invitation de M. Theuner, Sénateur des transports et services publics (1), elle déjeunait, ensuite, au *Funkm-Restaurant* situé à 120 m de hauteur dans la tour métallique du parc des expositions.

Au cours de l'après-midi, les Sénateurs visitaient la très intéressante exposition internationale du bâtiment, résultat de la compétition ouverte entre les plus grands architectes du monde entier dans le but de reconstruire de façon ultramoderne le quartier Hansa, complètement détruit en 1944-1945.

Enfin, les parlementaires étaient conviés à assister dans la soirée à une représentation d'*Othello* à l'Opéra de Berlin-Ouest.

Dimanche 22 septembre.

Après avoir parcouru *Berlin-Ouest* dans la matinée, la délégation participait à un déjeuner offert au restaurant français *Bir-Hakeim* sur les bords du lac de Tegel, par M. de Guenyveau, chef de la section politique du gouvernement militaire français.

Les Sénateurs se rendaient dans l'après-midi à *Berlin-Est* où, sous la direction de M. Fayolle qui se montrait un guide expérimenté, ils visitaient les mausolées de l'armée rouge, témoignages impressionnants de la présence soviétique et les immenses étendues silencieuses et couvertes de ruines qui contrastent si violemment avec la vie trépidante du secteur occidental.

(1) Ce titre équivaut à celui de Ministre des Transports.

Lundi 23 septembre.

Après avoir quitté Berlin à 7 h 10, les Sénateurs arrivaient à 10 h 35, heure locale, soit 9 h 35, heure de l'Europe centrale, à l'aérogare de *Varsovie* sur laquelle le pavillon français avait été hissé en leur honneur.

Salués à leur arrivée par M. Modlinski, vice-ministre des communications, et M. de Carbonnel, Ambassadeur de France, ils se rendaient aussitôt au Palais de la Diète où ils rencontraient de nombreuses personnalités politiques, notamment le Président de la commission des transports.

Dans l'après-midi, ils entendaient, au ministère des communications, un exposé très complet sur l'organisation des transports en Pologne. Cette conférence était suivie d'une visite à l'Office de l'habitat où des hauts fonctionnaires de l'urbanisme donnaient un aperçu détaillé des plans de reconstruction et d'extension de la ville de *Varsovie*, tendant à la réalisation d'une chaîne de quartiers doués d'une certaine autonomie commerciale et reliés au centre par des moyens de transports rapides.

Mardi 24 septembre.

La matinée était consacrée à la visite du poste de triage d'*Odolany* qui sélectionne 2.400 wagons par jour, d'un dépôt de locomotives à vapeur et d'une sous-station électrique, construite presque exclusivement avec du matériel suédois, alimentant en courant une partie des trains de banlieue.

La délégation se rendait dans l'après-midi à *Modlin*, au confluent de la *Vistule* et du *Bug* où un grand pont routier et ferré est actuellement en construction. Ils traversaient, au passage, l'important chantier du canal qui doit relier, par une voie navigable accessible aux chalands de 400 tonnes, la capitale polonaise au *Bug* et, par cette rivière, au réseau fluvial russe.

Dans la soirée, les parlementaires étaient les hôtes de M. Eric de Carbonnel à l'Ambassade de France où ils avaient, avec plusieurs personnalités de premier plan, notamment le

vice-maréchal de la Diète, M. Zenon Klisko, le président de la Commission des Moyens de communication, M. Karteschki et le Directeur Europe occidentale au Ministère des Affaires étrangères, M. Henri Birecki, des entretiens intéressants concernant, en particulier, la situation politique du pays.

Mercredi 25 septembre.

La délégation devait passer la journée à *Gdansk* (Dantzig) mais elle restait à Varsovie, les autorités de l'aéroport s'opposant, en raison des conditions atmosphériques, au départ de l'appareil.

Après avoir visité les installations techniques de la Compagnie aérienne polonaise Lot qui assure, en dehors de quelques lignes internationales, de très nombreuses liaisons intérieures (20 services par jour au départ de Varsovie), elle était conduite à la maison natale de Frédéric Chopin, située à Zelazowawola, à 60 km à l'Ouest de Varsovie.

Les Sénateurs visitaient, dans l'après-midi, le fastueux palais de la culture qui domine de ses 230 mètres le centre de la ville. La construction de cet édifice qui a été réalisée par les Russes en 3 ans et a coûté 200 milliards de francs apparaît à la fois comme une prouesse architecturale et un paradoxe puisque, dix ans après la guerre, la plupart des habitants continuent à être logés de façon extrêmement précaire. Il est, d'autre part, apparu, au cours de la visite, que cet édifice, dont le seul entretien coûte à la collectivité 600 millions par an, est beaucoup trop vaste et luxueux pour les activités culturelles qu'il est censé abriter.

Jeudi 26 septembre.

La délégation, qui avait quitté Varsovie à 8 h 05, arrivait à *Copenhague* à 10 h 35. Elle était saluée à l'arrivée par le directeur de l'aéroport, plusieurs hauts fonctionnaires du ministère des communications et M. Grellet, chargé d'affaires à l'Ambassade de France.

Les Sénateurs entendaient, dans l'après-midi, au ministère des transports, un exposé des principaux chefs de service de ce département concernant l'organisation des chemins de fer publics et privés et des transports routiers et leur coordination.

Ils étaient ensuite conviés à dîner au restaurant Wivex par M. Bang, directeur des routes, qu'accompagnaient notamment M. Paul Warming, du ministère des Travaux publics, et M. Sven Acker, directeur du tourisme.

Vendredi 27 septembre.

La délégation prenait à 9 h 55 le train pour *Korsør*, situé à l'extrémité ouest de l'île de Seeland, point de départ d'un ferry-boat transportant dans l'île de Fionie les convois ferroviaires et les voitures automobiles qui peuvent, de là, par un pont enjambant un détroit de la Baltique, gagner le continent européen.

Les Sénateurs visitaient ensuite, à *Hallskov*, l'embarcadere nouvellement aménagé d'un deuxième ferry-boat permettant de franchir plus rapidement que le premier le même bras de mer.

Ils rentraient, dans l'après-midi, par le train à Copenhague où, après avoir rapidement visité la direction du tourisme danois, ils étaient, à 17 h 45, à l'Ambassade de France, les hôtes de M. Grellet, chargé d'affaires.

Samedi 28 septembre.

La matinée était consacrée à la visite du port de Copenhague sous la direction du Comte Moltke, Préfet de Copenhague et Président du conseil d'administration du port, et de M. Mogens Bloch, administrateur-directeur.

Après le déjeuner à l'hôtel d'Angleterre, offert par le Comte Moltke, les parlementaires se rendaient à *Elseneur* en empruntant, tout d'abord, l'autoroute longue de 20 km reliant Copenhague à Hoersholm. Guidés par M. Paul Warming, ils visitaient, ensuite, les palais royaux de Rosenbourg, de Frédérikborg et le célèbre château d'Elseneur où Shakespeare a placé l'intrigue d'« Hamlet ».

Dimanche 29 septembre.

La délégation quittait Copenhague à 8 h pour atterrir à 9 h 35 à *Hambourg* où elle était saluée à l'arrivée par MM. de Sayve, consul général de France, et Duprez, consul adjoint.

Ayant effectué une visite rapide de la ville, elle embarquait sur le voilier « *Freddy* » à bord duquel elle était reçue par MM. Ornstein, Président de la Société British Petroleum à *Hambourg*, et Kain, directeur général.

Après avoir déjeuné sur ce navire, les Sénateurs visitaient les installations du métropolitain de *Hambourg* sous la conduite de M. Mandel, ingénieur général.

Ils étaient, dans la soirée, les hôtes à dîner de M. Pasquet, directeur de la Compagnie des Chargeurs réunis, à bord du *S/S Claude-Bernard*.

Lundi 30 septembre.

Les Sénateurs étaient reçus à 9 h 15 par M. le Sénateur Dr Weber, chargé des relations avec le Gouvernement de Bonn, dans les salons du *Rathaus* où ils entendaient un exposé très complet de M. Müllerath, directeur des travaux du port, avant de visiter en bateau les installations navales et fluviales de *Hambourg* qui s'étendent sur 40 km le long de l'estuaire de l'Elbe.

Après le déjeuner qui était offert par M. Lademann, directeur de la *Hamburger Hochbahn*, la délégation quittait *Hambourg* pour *Paris* où elle arrivait à 19 heures.

IV. — LES VOIES DE COMMUNICATION ET TRANSPORTS DANS LA CONFEDERATION HELVETIQUE

1° RÉSEAU FERRÉ (chemins de fer fédéraux
plus chemins de fer privés).

3.612 km (à voie normale).

1.494 km (à voie étroite).

157 km (à crémaillère et funiculaire).

Sur les 2.910 km de voies exploitées par les chemins de fer fédéraux, la presque totalité, soit 2.845 km, est électrifiée.

2° LIGNES AUTOMOBILES RÉGULIÈRES (voyageurs).

6.353 km exploités directement par les P. T. T.

2.128 km concédés à des entreprises particulières.

3° COMPARAISON ENTRE L'ACTIVITÉ DU CHEMIN DE FER
ET CELLE DES TRANSPORTEURS ROUTIERS

a) *Transport des voyageurs.*

Les lignes exploitées par « la régle des postes » ou concédées ont transporté (en 1952) 36 millions de voyageurs et les chemins de fer 213 millions.

b) *Transport des marchandises.*

La capacité de transport par fer est encore sensiblement supérieure à celle qui est offerte par les routiers.

Quant au trafic marchandises, il est de 3 milliards 300 millions de tonnes kilométriques pour le chemin de fer, chiffre nettement supérieur à celui réalisé par les camions qui transportent cependant, en tonnage brut, la même quantité de fret que le train.

Pour établir une comparaison valable entre les deux modes de transport, il faut tenir compte du fait qu'une grande partie du trafic ferré est internationale, alors que l'activité essentielle des camions est limitée au territoire suisse.

4° LE PORT DE BALE

La Suisse ne dispose pas, à proprement parler, de réseau navigable, mais seulement d'un port sur le Rhin qui est en même temps le terminus de la navigation sur ce fleuve.

A. — Activité.

Le port de Bâle joue un rôle considérable dans l'activité économique de la Suisse puisque, avec un mouvement de 5 millions 400.000 tonnes, il réalise, à lui tout seul, près de 40 p. 100 du commerce extérieur de la Suisse et plus de la moitié des importations de ce pays. Les marchandises importées comprennent essentiellement des combustibles (charbon et pétrole) et des céréales.

La flotte fluviale suisse comprend 361 automoteurs et péniches d'un tonnage total de 277.377 tonnes. De plus, une grande partie du trafic est effectuée par des bateaux étrangers.

En effet, si la part du pavillon suisse est prépondérante : 40 p. 100 — celle des Hollandais : 28,7 p. 100, des Allemands : 17,7 p. 100, des Belges : 8,4 p. 100, des Français : 5,7 p. 100 — représentent additionnées près de 60 p. 100 du mouvement total.

B. — Installations et outillage du port de Bâle.

L'extension du port de Bâle (fondé en 1904) date, dans ses grandes lignes, de 1942.

Il existe, en fait, 5 installations différentes, 3 sur la rive gauche : port Saint-Jean, port de l'Au et port de Birsfelden, et 2 sur la rive droite : Petit-Huningue et quai de Klybeck.

L'ensemble de ses ports est accessible aux bateaux de 1.500 à 1.800 tonnes aux basses eaux et de 3.000 à 3.500 tonnes en période de crue.

Les dimensions du port de Bâle sont très restreintes. Une comparaison avec celles de Strasbourg permet de s'en rendre compte :

	Bâle.	Strasbourg.
Superficie totale du port....	109 ha 4	555 ha
Surface des bassins.....	12 ha	154 ha
Longueur des quais.....	5 km 5	19 km

En ce qui concerne l'outillage et les capacités de stockage, les différences sont beaucoup moins grandes.

	Bâle.	Strasbourg.
Voies ferrées.....	70 km	81 km
Grues et ponts roulants....	40 km	73 km
Capacité de stockage (sauf combustible liquide)	281,900 tonnes	682.000 tonnes
Stockage des combustibles liquides	300.000 tonnes	54.000 tonnes

Sur une petite superficie, les Bâlois ont donc réussi à assurer un trafic considérable (1.000 tonnes par mètre de quai) très supérieur à celui réalisé dans n'importe quel port rhénan. Ceci a été obtenu par la concentration d'un équipement très moderne et une remarquable organisation du travail.

C. — Investissements réalisés pour la navigation fluviale.

Arrêtés à fin 1955, les chiffres des dépenses réalisées par le Canton de Bâle et la Confédération helvétique étaient les suivants :

- Pour les ports de Bâle: 159,5 millions de francs suisses (*);
- Pour la régularisation du Rhin : 49,5 millions ;
- Pour la flotte fluviale : 136 millions ;
- Pour les installations : 14 millions.

Au total : 359 millions de francs suisses (soit 35,9 milliards de francs français).

(*) 1 franc suisse vaut actuellement (janvier 1958) 100 francs français.

D. — Bâle et la France.

1. — *Bâle et Strasbourg.*

L'amélioration de la navigation sur le Rhin entre Strasbourg et Bâle a naturellement causé un certain préjudice à notre grand port alsacien qui était, en particulier, de 1928 à 1935, le véritable avant-port de la Suisse. Ceci se traduisait par un important trafic ferroviaire Strasbourg—Bâle, qui atteignait ou même dépassait le chiffre du mouvement portuaire bâlois.

A l'heure actuelle, le tonnage acheminé de Strasbourg par le train atteint à peine 5 p. 100 du mouvement portuaire de Bâle et l'on peut dire que *le rôle d'avant-port de Strasbourg est terminé*. Seule, la création d'une raffinerie de pétrole à Strasbourg pourrait, sans doute, remédier à cet état de choses.

2. — *Bâle et le Canal du Rhône au Rhin.*

La part du Canal du Rhône au Rhin était très importante avant l'établissement du canal d'Alsace (barrage de Kembs).

En 1946 encore, plus de 50 p. 100 du tonnage passait par Huningue ; depuis, cette proportion a déchu constamment (7,4 p. 100 en 1955).

A moins d'une modernisation du Canal du Rhône au Rhin propre à créer un trafic en provenance du Sud, le rôle de cette voie vers Bâle paraît appelé à disparaître.

3. — *Projet de création d'un « port franc » complémentaire à Huningue.*

Les autorités suisses et bâloises sont plus préoccupées qu'elles ne le disent officiellement des dimensions limitées du port de Bâle et n'écartent pas la solution de la création d'un « port franc » en territoire français.

La question qui avait été mise à l'étude en 1945 est de nouveau activement examinée.

A la suite de contacts pris à ce sujet entre le Directeur de la navigation rhénane helvétique, le Consulat de France à Bâle

et le maire de Huningue, une réunion interministérielle tenue au quai d'Orsay le 15 décembre 1956 a donné un avis favorable à l'exécution d'un tel projet dont le coût est évalué par la Chambre de commerce de Mulhouse à 130 millions.

Bien que le développement continu du port de Wal-am-Rhein sur la rive allemande (dont le trafic atteindra cette année 600.000 tonnes) montre que ce projet soit viable, il semble que la création d'un port à Huningue se heurte encore à de graves difficultés en raison du manque des crédits nécessaires, des réticences de la Direction des Douanes suisses et de la relative indifférence de la Chambre de commerce de Mulhouse plus pré-occupée de l'établissement de son propre port à Ottmasheim.

5° ORGANISATION DES TRANSPORTS

A. — Chemins de fer.

1° *Chemins de fer fédéraux.*

La plus grande partie du réseau ferré et la quasi-totalité des lignes importantes appartiennent aux chemins de fer fédéraux placés sous la dépendance directe du département des postes et chemins de fer.

Les C. F. F. exploitent 2.910 km de lignes et emploient 38.384 cheminots.

Le déficit éventuel d'exploitation serait couvert par l'Etat mais, en fait, *le chemin de fer n'a eu besoin d'aucune aide du Trésor fédéral depuis 10 ans.*

Toutefois, aux termes d'une nouvelle loi en instance, les charges extra-ferroviaires telles que : réductions aux familles nombreuses et aux militaires, seraient payées par l'Etat.

2° *Chemins de fer privés.*

Le reste du réseau ferré ne comprenant à quelques rares exceptions près, que des lignes secondaires, est exploité par une multitude de petites compagnies (160), fonctionnant sous le régime de la concession.

Depuis 1940, les chemins de fer privés sont subventionnés, cette aide ayant pour contrepartie un contrôle plus étroit des autorités fédérales stipulé par un contrat spécial.

B. — Transports routiers (des voyageurs).

Le droit exclusif de transporter les personnes appartenant constitutionnellement à la régie des postes, les P. T. T. suisses exploitent directement ou concèdent les lignes d'autocars ou d'autobus. En fait, comme il est indiqué plus haut, 6.353 km sont exploités directement et 2.128 concédés.

En raison de cette réglementation, *il n'y a pratiquement pas de problème de coordination rail-route* sur le plan voyageur, la régie des postes n'accordant de concession qu'aux transporteurs exploitant des lignes non susceptibles de concurrencer celle des chemins de fer fédéraux.

6° COORDINATION DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES

A. — Rappel historique.

La question de la coordination des transports de marchandises préoccupe depuis longtemps les autorités fédérales. C'est ainsi qu'elles avaient fait adopter, dès 1935, par le Parlement helvétique, une « loi sur la répartition du trafic », aux termes de laquelle les camions ne pouvaient exercer leur activité que sur des distances inférieures à 25 km, le chemin de fer renonçant, de son côté, à desservir les stations intermédiaires. Cette loi ayant été repoussée par référendum, la concurrence rail-route reprit sans aucune réglementation jusqu'en 1938.

Un nouveau statut des transports inspiré du premier fut mis en vigueur en 1940 par arrêté d'urgence du Conseil fédéral mais, en 1951, un nouveau référendum annula cette nouvelle tentative.

Il n'existe donc aujourd'hui en Suisse *aucun statut légal* des transports de marchandises.

Tout essai de réglementation administrative paraissant voué à l'échec, les dirigeants des chemins de fer et les professionnels routiers conscients des inconvénients d'une concurrence désordonnée sont entrés en contact et leurs négociations ont abouti, le 1^{er} mai 1952, à la signature d'un « contrat de société ».

B. — Accord de coordination rail-route du 1^{er} mai 1952.

Cet accord liant, d'une part, les chemins de fer fédéraux (C.F.F.) et privés (C.P.), d'autre part, la Communauté des transports à longue distance (G.U.) qui groupe 430 entreprises exploitant 880 camions et 800 remorques, a abouti à la création d'une Union suisse pour le trafic des marchandises (U.T.M.) ayant pour but « *de créer et de maintenir en Suisse de saines conditions de trafic des marchandises, au moyen d'une collaboration librement consentie* ».

Les engagements pris par les différentes parties sont les suivants :

a) Les C.F.F. :

1) renoncent à accroître leur parc de véhicules à moteur sans l'assentiment d'un Office central présidé par une personnalité neutre (ancien juge fédéral) et composé de représentants des parties, en nombre égal pour chacune des parties, et de représentants neutres des principales organisations économiques nationales;

2) s'abstiennent de prendre des mesures tarifaires ou autres incompatibles avec le but et l'esprit du contrat;

3) s'engagent à ne participer sous aucune forme à la création d'entreprises de transports routiers ou à des entreprises concurrentes non soumises au contrat, sans l'assentiment de l'office central.

b) Les chemins de fer privés :

— renoncent à faire des transports routiers de marchandises à longue distance dans une proportion plus forte que jusqu'ici. Toutefois, demeurent réservés les nouveaux transports à longue distance qui ne font pas une concurrence sensible aux C.F.F. et aux membres de la G.U. L'Office central statue sur ce qu'on doit entendre dans ce sens par concurrence sensible.

c) Les membres de la G.U. s'engagent individuellement à :

1) renoncer dès le 1^{er} janvier 1952 à développer leur capacité de transport et à augmenter leur parc de véhicules, sans l'assentiment de l'office central;

2) ne pas faire d'offres à des prix inférieurs aux taux de la réglementation tarifaire existante et à la développer en temps utile, étant entendu que les tarifs couvrent les frais de revient d'une entreprise bien dirigée et qu'ils assurent une équitable marge de bénéfice. La réglementation tarifaire et ses modifications doivent être publiées de manière appropriée;

3) observer les dispositions légales sur la durée du travail et du repos ;

— se soumettre à un contrat collectif de travail régional ou de la branche de l'industrie des transports routiers;

4) ne participer sous aucune forme à la création de nouvelles entreprises de transports routiers ou à des entreprises concurrentes non soumises au contrat, sans l'assentiment de l'office central;

5) se soumettre sans réserve aux décisions des organismes mentionnés dans ce contrat (Offices central, Tribunal arbitral);

6) transférer les obligations découlant du contrat à des ayants cause éventuels.

d) Les trois parties s'engagent, notamment, à :

1) *s'opposer à la création de nouvelles entreprises de transport routier;*

2) s'efforcer de rallier au présent contrat les entreprises dissidentes. L'Office central fixe les entreprises qui doivent être considérées comme dissidentes;

3) appliquer les mesures décidées par l'Office central contre les entreprises dissidentes, contre les entreprises qui ouvrent de nouveaux services de transport sans l'assentiment de l'U.T.M., ainsi que contre d'autres concurrents communs;

4) introduire en temps utile, en trafic professionnel à courte distance, un régime analogue à celui du trafic à longue distance (ceci a échoué jusqu'à maintenant).

C. — L'accord entre les C.F.F. et le port de Bâle,
véritable clef de la coordination.

Le contrat précité a été heureusement complété par un deuxième arrangement conclu entre les C.F.F. et les 23 entreprises de transbordement des ports de Bâle aux termes duquel ne peuvent avoir accès aux quais du Rhin ou des bassins, en dehors des camions privés, que les véhicules des entreprises appartenant à l'Union suisse pour le trafic des marchandises (U.T.M.).

Etant donnée la part prépondérante du port de Bâle dans le transport des marchandises, cette clause condamne à une vie difficile les entreprises de transport non signataires de l'accord de 1952. Celles-ci, groupées dans une sorte de « club des dissidents » conteste la légalité du deuxième accord créant au profit de leurs concurrents un privilège certain. Au cas où les tribunaux leur donneraient raison, toute la coordination de fait péniblement échafaudée depuis 5 ans serait à nouveau remise en question.

V. — LES VOIES DE COMMUNICATION ET TRANSPORTS EN AUTRICHE

1° INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE ET ROUTIÈRE

A. — Réseau ferré.

5.481 km de lignes à voie normale, dont 1.569 électrifiés.
506 km de lignes à voie étroite, dont 92 électrifiés.

B. — Réseau routier.

Routes fédérales: 8.321 km.
Autres routes classées: 22.600 km.

C. — Réseau navigable.

Canaux: 17 km.
Fleuves et rivières: 351 km.

Ces 368 km sont tous accessibles à des navires de 1.000 tonnes de capacité.

2° ACTIVITÉ DES DIFFÉRENTS MOYENS DE TRANSPORTS

A. — Chemins de fer.

Le trafic voyageurs et marchandises s'est établi comme suit, en 1956:

a) Voyageurs:

Voyageurs transportés: 148.330.000.
Voyageurs/kilomètres: 5 milliards 748 millions.

b) Marchandises:

Tonnes transportées: 49.940.000.
Tonnes/kilomètres: 7 milliards 722 millions.

B. — *Transports routiers.*

Le parc des matériels en service comprenait, en 1955, 4.300 autocars et autobus et 63.550 camions (dont 49.000 privés).

(Ce parc est en augmentation très sensible depuis 1950.)

6,4 millions de tonnes ont été transportées par camion en 1956.

C. — *Transports par eau.*

Tonnes transportées (1955) : 3.111.000.

Tonnes/kilomètres (1955) : 507 millions.

Le trafic marchandises par chemins de fer n'a augmenté que de 5 p. 100 depuis 1950, alors que l'accroissement est de 150 p. 100 pour la route et la voie navigable.

3° ORGANISATION GÉNÉRALE DES TRANSPORTS

Les chemins de fer fédéraux sont sous l'autorité directe du ministère des communications et de l'énergie, tandis que les règles de circulation et les concessions aux entreprises routières dépendent du ministère du commerce.

A. — *Chemins de fer.*

Le service des chemins de fer est assuré par 76.800 cheminots, personnel disposant d'un statut spécial.

Les employés peuvent prendre leur retraite après 30 années de service s'ils sont diplômés supérieurs, après 35 années s'ils appartiennent à un service actif, après 40 années dans tous les cas. Ils ne peuvent servir après l'âge de soixante-cinq ans.

En dépit de ce système, plus souple que le nôtre, il y a plus de retraités (88.000) que de personnel en activité.

B. — *Entreprises routières.*

Il existe de nombreux petits entrepreneurs de transport exerçant leur activité sur le plan régional, mais les compagnies de transport à grande distance exerçant leur activité sur le plan international se développent rapidement.

C. — *Navigation intérieure.*

Il existe deux compagnies de navigation privées, se partageant les 298 navires d'une capacité de charge totale de 206.847 tonnes.

A noter que l'Autriche ne possédait en 1955 que 2 automoteurs et 35 remorqueurs.

4° COORDINATION ET RÉGLEMENTATION DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES

A. — *Le déficit des chemins de fer.*

Comme dans la plupart des pays d'Europe, l'exploitation du chemin de fer est déficitaire. L'excédent des dépenses sur les recettes a atteint, en effet, en 1956, 1.342.298 schillings (*) (recettes: 4,5 milliards; dépenses: 5,9 milliards) et le déficit escompté pour 1957 est proche de 2 milliards de schillings.

Pour remédier à cette situation, qui se détériore rapidement, trois solutions sont envisagées:

- 1° Libérer le chemin de fer de ses charges non spécifiquement ferroviaires: avantages sociaux accordés, etc.;
- 2° Mettre à la charge de l'Etat l'entretien de la voie et des bâtiments (suivant l'exemple français);
- 3° Relever les tarifs et appliquer des prix différentiels suivant la nature des marchandises;
- 4° Etablir une saine concurrence entre le rail et la route.

B. — *Réglementation visant les transports routiers.*

Le régime général est celui de la concession, mais l'Autriche étant un pays fédéral les règles ne sont pas les mêmes suivant qu'il s'agit de transports à l'intérieur des lands ou sortant des limites de ceux-ci.

Dans le premier cas, l'autorité locale est seule compétente; dans l'autre, c'est le pouvoir central.

D'autre part, la différence des prix de revient, qui joue en faveur de la route, est corrigée par un régime d'imposition assez lourd frappant les marchandises transportées.

(*) 1 shilling vaut 16 francs 20.

VI. — MOYENS DE COMMUNICATION ET TRANSPORTS EN ALLEMAGNE FEDERALE

1° INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE ET ROUTIÈRE, VOIES NAVIGABLES

A. — Réseau ferré.

30.370 km de lignes à voie normale, dont 2.169 km électrifiés.

186 km de lignes à voie étroite, dont 7 km électrifiés.

B. — Réseau routier.

1° 120.778 km de routes non urbaines classées, dont 73.894 km pavés ou goudronnés et 2.194 km d'autoroutes;

2° 127.000 km de routes d'intérêt local,

Soit au total 248.000 km.

C. — Voies navigables.

1.133 km de canaux.

3.725 km de fleuves et rivières.

Le gabarit de ces voies est le suivant:

Au-dessus de 1.500 tonnes...	1.104	kilomètres.
De 1.000 à 1.500 tonnes.....	987	—
De 650 à 1.000 tonnes.....	1.249	—
De 400 à 650 tonnes.....	268	—
Au-dessous de 400 tonnes....	651	—

2° ACTIVITÉ DES DIFFÉRENTS MOYENS DE TRANSPORT

A. — *Chemins de fer.*

Le trafic voyageurs et marchandises s'est établi comme suit, en 1956 :

a) *Voyageurs :*

Voyageurs transportés : 1 milliard 661 millions.

Voyageurs/kilomètres : 41 milliards 618 millions.

Si l'on rapproche ces chiffres de ceux de la S. N. C. F., on s'aperçoit que le nombre des usagers allemands du chemin de fer est *triple* du nôtre (520 millions), mais que la disproportion en matière de voyageurs/kilomètres est moins grande (30,8 milliards contre 41,6 [1]), le parcours moyen par voyageur étant moitié moindre en Allemagne.

Cette différence avec notre pays s'explique par les distances beaucoup plus courtes entre les grands centres et par la fréquence très élevée des liaisons.

b) *Marchandises :*

Le tonnage transporté a été en 1956 le suivant :

Tonnes transportées : 302 millions 700.000.

Tonnes kilométriques : 56 milliards 500 millions.

(S. N. C. F. 206 millions de tonnes et 53 milliards 600 millions de tonnes/kilomètres.)

Là encore, si le tonnage acheminé est nettement supérieur, la distance moyenne de transport est beaucoup plus courte qu'en France.

B. — *Transports routiers.*

Le parc des matériels en service comprenait, en 1955, 25.000 autocars et autobus et 600.000 véhicules de plus d'une tonne, dont 100.000 utilisés en trafic professionnel (transports publics) (France : 750.000 véhicules de plus d'une tonne, dont 92.000 en trafic professionnel).

(1) Chiffre de 1956.

Il existe en outre un certain nombre de tracteurs et 90.000 remorques formant des trains routiers de fort tonnage.

a) *Transport de voyageurs* (chiffres 1952) :

Longueur des lignes exploitées : 213.200 km.

Kilomètres parcourus : 528.000.

Voyageurs transportés : 1 milliard 155 millions.

L'activité des entreprises privées atteint seulement 21 p. 100 de ce total, alors que plus de 55 p. 100 des voyageurs transportés le sont par des exploitations municipales. La part des chemins de fer allemands est inférieure à 10 p. 100.

b) *Transport des marchandises* :

Le volume des marchandises acheminées par la route en 1954 s'établit comme suit :

Tonnes : 70 millions (y compris le camionnage).

Tonnes kilométriques : 25 milliards 200 millions (dont 48 p. 100 pour le transport privé) (France : 21 milliards 500 millions de tonnes kilométriques, dont 52 p. 100).

Ceci représente, au total, environ 25 p. 100 du transport de marchandises en Allemagne (France : 31 p. 100).

C. — *Transports fluviaux.*

a) *Voyageurs* :

Bien que l'on ne puisse faire état de chiffres concernant le transport de passagers sur les voies d'eau, il convient de signaler que les compagnies de transport fluvial exploitent de nombreux services touristiques sur le Rhin, le Main, le Neckar et le Danube, et que cette formule est très en faveur tant auprès des Allemands que des visiteurs étrangers.

b) *Marchandises* :

Avec des bâtiments d'une capacité totale de charge de 4 millions de tonnes (France : 3 millions 800.000), le fret transporté a atteint, en 1955, près de 125 millions de tonnes et 28 milliards de tonnes/kilomètres (France : 58 millions et 8,9 milliards de tonnes/kilomètres).

Il ressort de ces chiffres que *plus du quart* des marchandises est transporté, en Allemagne, par voie d'eau.

D'autre part, et ceci est essentiel, le parcours moyen de la tonne ainsi acheminée est de 240 km (contre 150 en France).

70 p. 100 du trafic est assuré par le bassin rhénan, l'activité du bassin de l'Elbe et des canaux du centre, qui était très importante avant la guerre, étant gravement handicapée par le découpage politique de l'Allemagne.

3° ORGANISATION GÉNÉRALE DES TRANSPORTS

1° *Chemins de fer.*

Les chemins de fer allemands constituent un réseau d'Etat dont la haute administration est imbriquée avec celle du ministère des transports. La direction est confiée à un comité composé des directeurs généraux et d'un conseil d'administration.

Le service des chemins de fer est assuré par 473.000 cheminots. Ce personnel, de statut mixte, est composé pour un tiers de fonctionnaires et pour les deux autres tiers (330.000 personnes) d'employés et d'ouvriers soumis à un régime se rapprochant de celui du travail privé.

2° *Transports routiers.*

Le parc routier allemand est réparti entre de nombreuses entreprises dont la plus grande partie, de caractère artisanal, possède un seul camion.

4° COORDINATION ET RÉGLEMENTATION DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES

La législation mise en place depuis 1952 et 1956 a pour but essentiel de freiner le développement du transport routier commercial qui effectue 15 p. 100 du trafic terrestre total. Ce résultat est recherché, sinon atteint, par la création d'un régime d'autorisation assez complexe et l'institution de taxes fiscales très lourdes.

Malgré la protection systématique ainsi accordée à la Deutsch Bahn, l'exploitation de celle-ci reste déficitaire et la subvention d'équilibre prévue pour 1957 s'élève à 20 milliards de francs environ.

Le déficit cumulé depuis la Libération atteint 200 milliards, mais il faut tenir compte du fait que les chemins de fer allemands ont dû payer eux-mêmes leurs dépenses de reconstruction.

Le statut du transport routier de marchandises a fait l'objet de la loi du 17 octobre 1952, explicitée par diverses ordonnances.

La tarification des transports lointains professionnels de marchandises est régie par une ordonnance particulière en date du 30 mars 1936.

En fonction de cette loi de 1952, et de cette ordonnance de 1936, il est publié, d'autre part, le tarif pour les « transports lointains », d'autre part, sous une forme plus ou moins régionale, les tarifs applicables aux « transports rapprochés ».

La loi du 17 octobre 1952 distingue, d'une part, les transports lointains (Fernverkehr) et, d'autre part, les transports rapprochés (Nahverkehr) (1).

A. — *Transport lointain: Guterfernverkehr.*

Les transports lointains sont ceux effectués au delà de la zone d'activité des transports rapprochés (Nahverkehr).

Tous les transports lointains — tant transports pour propre compte que transports pour compte d'autrui — sont soumis à une réglementation comportant notamment: *autorisation* pour les transports professionnels et *déclaration* pour les transports propre compte, *impôt* sur les transports pour les deux catégories. Un contrôle exercé par un organisme constitué à cet effet, l'Office fédéral pour le transport lointain de marchandises, s'exerce sur les deux catégories de transports.

Autorisation.

Seuls peuvent participer au transport lointain les professionnels bénéficiaires de licences. Celles-ci sont accordées dans la limite d'un contingent fixé par le Ministre des transports; chaque licence est affectée à un véhicule déterminé, elle n'est pas transférable à un autre véhicule; sa durée minimum est fixée à huit ans; la licence fait éventuellement partie d'un héritage.

(1) L'expression Nahverkehr peut être valablement traduite par transport à courte distance, de même l'expression Fernverkehr par transport à longue distance. Mais ces termes courte distance ou longue distance ont en Allemagne une signification sensiblement différente de celle admise par la réglementation française en matière de petite distance (ou zone courte) et de grande distance (ou zone longue). Pour cette raison, on retient la traduction Nahverkehr: transport rapproché; Fernverkehr: transport lointain.

Les licences sont attribuées en fonction des besoins généraux du transport; les bénéficiaires doivent justifier de leurs qualités professionnelles, de leur solvabilité et du bon état de leurs véhicules; les autorités qualifiées pour délivrer les licences doivent au préalable consulter les organisations professionnelles de transport et les Chambres d'industrie et de commerce.

Certaines licences peuvent être attribuées sous réserve de conditions particulières; pour certaines licences, le rayon d'action peut être limité à 150 km.

Les autorités ont un droit de visite et d'inspection des véhicules.

Il est important de souligner que *les licences ne comportant pas une limitation de tonnage*, celui-ci doit seulement s'inscrire dans les limites de tonnage et d'encombrement définies par le Code de la route. Cette possibilité exerce une action déterminante sur la consistance du parc routier allemand: prédominance des véhicules avec remorques, nombre restreint des véhicules articulés.

Tarifs.

Les prix de transport sont fixés par le Ministre des transports, après consultation de l'Office fédéral des transports, des représentants des transporteurs, des commissionnaires expéditeurs et des usagers; les avantages tels que ristournes, dessous de table et autres sont interdits et sévèrement sanctionnés.

Transports routiers des chemins de fer fédéraux:

Les chemins de fer fédéraux peuvent effectuer des transports lointains:

— soit à l'aide de véhicules leur appartenant, et dont le nombre est fixé par le Ministre dans la limite de 3,5 p. 100 du nombre total des véhicules agréés pour le transport lointain dans les conditions indiquées précédemment;

— soit en faisant appel à des entreprises de transport public agréées.

Ces entreprises sont alors rémunérées sur la base du tarif général, déduction faite d'une quotité compensatrice des opérations effectuées par le chemin de fer à l'occasion du transport; le montant de cette déduction est fixé par le Ministre.

En raison de leur caractère particulier, les chemins de fer fédéraux ne sont que partiellement soumis aux mesures de contrôle applicables aux entreprises routières.

A noter que les contrats passés entre les chemins de fer fédéraux et les entreprises routières doivent être conclus à l'occasion de chaque transport.

Transport pour propre compte: Werkverkehr.

La loi énonce les conditions à remplir pour que le transport présente le caractère « propre compte »: propriété de la marchandise transportée, lieux de départ et de destination, véhicules conduits par du personnel appartenant à l'entreprise propre compte.

Les transports pour propre compte sont soumis, comme les transports professionnels, au contrôle de l'Office fédéral des transports, avec déclaration du centre d'activité faite aux autorités administratives locales; la mise en œuvre des véhicules et trains routiers d'une charge utile de plus de 4 tonnes, ou d'une puissance supérieure à 55 CV, doit faire l'objet d'une déclaration à l'Office fédéral des transports.

Les véhicules ne doivent pas avoir été simplement loués; les entreprises sont soumises à l'obligation du livre de bord et à une déclaration mensuelle des transports effectués. Cette déclaration a notamment pour objet de permettre le recouvrement de l'impôt sur les transports.

Office fédéral pour les transports lointains de marchandises (Bundesanstalt für den Güterfernverkehr) et surveillance des transports comprenant différents représentants de la profession, des syndicats ouvriers et de l'administration.

L'Office dispose de succursales dans les Landers; il comporte une commission tarifaire.

L'Office exerce un rôle de conseiller vis-à-vis du Ministre; il coopère à l'établissement des tarifs; il surveille les transports; il veille au respect des tarifs et de la réglementation et au recouvrement de l'impôt sur les transports; il veille à l'observation des horaires de travail.

L'Office dispose de droits d'inspection, de visite et de contrôle; en cas de refus ou négligence, il peut faire appel aux autorités.

Il doit signaler sans délai aux services compétents les infractions aux ordonnances dûment constatées; les cas d'espèce relèvent de l'administration générale; l'Office ne dispose pas de pouvoirs pour l'application des sanctions.

Il est chargé de l'établissement des statistiques.

En vue de l'exécution du contrôle, l'entrepreneur (propre compte compris) doit remettre mensuellement à l'Office fédéral les documents nécessaires.

Il est tenu par l'Office fédéral un enregistrement des déclarations de véhicules faites par les entreprises (professionnelles, propre compte, chemin de fer); cette déclaration est obligatoire.

Les entreprises ont l'obligation absolue de se soumettre à toutes visites et inspections visant à assurer le contrôle de leurs opérations. Le cas échéant, leur comportement peut être sanctionné par le retrait des licences.

Les frais de l'Office fédéral sont couverts par des redevances acquittées par les transporteurs, « propre compte » compris, en ce qui concerne leurs véhicules soumis à déclaration.

Les entrepreneurs et les commissionnaires doivent tenir des livres sur le transport des marchandises et y faire ressortir, selon les principes d'une comptabilité réglementaire, tout ce qui a trait au transport, en particulier son prix.

L'entrepreneur doit garder les lettres de voiture cinq ans après que le transport a été effectué.

La lettre d'autorisation, le carnet de bord ainsi que les lettres de voiture et bordereaux d'envoi doivent être emmenés à chaque voyage et être présentés sur demande et pour contrôle aux services chargés de la surveillance du transport des marchandises Fernverkehr.

B. — *Transports rapprochés*: Güternahverkehr.

Les transports rapprochés sont ceux effectués dans les limites du territoire d'une commune ou à l'intérieur d'une circonférence de 50 km de rayon en partant du point central auquel appartient le véhicule.

Des textes particuliers déterminent les modalités géographiques d'application dans le cas des localités étendues ou dans le cas de centres économiques situés à proximité immédiate de la limite de la circonférence de 50 km de rayon.

Le *transport professionnel* au moyen de véhicules d'une charge utile supérieure à 750 kg est soumis à autorisation; celle-ci est délivrée par les autorités locales, elle est personnelle et ne concerne pas un véhicule déterminé; le nombre des autorisations délivrées à une même entreprise n'est pas limité.

Le transport *pour propre compte* n'est pas soumis à autorisation.

Il n'est besoin d'aucune autorisation pour les transports d'entraide dans le cas des exploitations agricoles ou forestières et autres exploitations de même nature.

Les entrepreneurs Fernverkehr et la Deutsch Bundesbahn effectuant des transports Nahverkehr ne sont pas soumis aux dispositions particulières aux transports Nahverkehr.

5° LE BUDGET DES TRANSPORTS

Le budget de la République fédérale pour 1957 s'établit comme suit:

a) *Budget ordinaire.*

Recettes:

Impôts sur les transports: 30 milliards.

Impôts sur les carburants: 160 milliards.

Dépenses:

Routes et autoroutes: 120 milliards.

Subvention d'équilibre à la D. B.: 20 milliards.

b) *Budget extraordinaire.*

Dépenses:

40 milliards, dont investissements autoroutes: 28 milliards.

En ce qui concerne la navigation intérieure, la République fédérale a dépensé, en 1955 et 1956, 20 milliards au titre entretien et 10 milliards pour la modernisation.

6° LE PORT DE HAMBOURG

A. — *Généralités.*

Situé à 100 km de la mer, au fond de l'estuaire de l'Elbe, Hambourg est depuis des siècles le premier port allemand et l'un des plus grands du monde.

Disposant de 40 km de quai pour le trafic maritime et de 35 km pour les chalands fluviaux, accessible aux navires de 10 mètres de tirant d'eau, la Ville Libre, qui fut l'une des capitales de la Ligue hanséatique, a conservé, malgré la perte d'une partie de son hinterland, une position prééminente.

B. — *L'accroissement du trafic.*

Avec un trafic de 27.480.000 tonnes, Hambourg a, pour la première fois en 1956, retrouvé et même dépassé ses plus hauts chiffres d'avant guerre.

Certains jours, le nombre des navires de haute mer entrés au port a atteint 170 et il a fallu faire appel par radio à 1.000 dockers supplémentaires pour décharger ces bâtiments.

Ce résultat est tout à fait remarquable si l'on considère que 30 p. 100 des quais et 90 p. 100 des hangars et des moyens portuaires avaient été détruits par les bombardements alliés.

La reconstruction, qui a déjà coûté 340 millions de D. M., est d'ailleurs loin d'être achevée.

Cependant, la reprise d'activité n'a pas été aussi rapide que celle d'Anvers ou de Rotterdam qui avaient retrouvé, dès 1951 ou 1952, leur mouvement antérieur aux hostilités et l'ont maintenant largement dépassé et presque doublé (Rotterdam: 60 millions de tonnes en 1955!).

C. — *Modification dans la nature des marchandises manipulées.*

De profonds changements se sont produits dans la structure des produits manipulés. En effet, les vracs et pondéreux qui représentaient 51 p. 100 du tonnage manipulé en 1936 constituent aujourd'hui 67,7 p. 100 de celui-ci (25 p. 100 pour le pétrole brut). Ainsi, l'accroissement de trafic de Hambourg porte-t-il essentiellement sur une catégorie de marchandises « mortes », au détriment du « general cargo in bulk » qui constitue le principal élément de richesse pour un port.

La part des importations a augmenté sensiblement dans les mêmes proportions et le tiers des produits introduits en Allemagne par voie maritime passe maintenant par Hambourg.

D. — *Fournisseurs et clients de Hambourg.*

En raison du découpage politique de l'Allemagne et de la fermeture de certains marchés orientaux, les courants commerciaux de Hambourg ont subi un net déplacement vers l'Amérique, l'Afrique et l'Asie. C'est ainsi que la part des importations européennes est tombée de 44 p. 100 à 17 p. 100, tandis que 45,3 p. 100 des marchandises viennent aujourd'hui d'Amérique et 27,9 p. 100 du continent asiatique.

E. — *Hambourg, port de transit international.*

L'activité de transit international de Hambourg constituait avant la guerre l'un de ses plus importants éléments de richesse.

En 1938, le tonnage de transit s'élevait à 4.300.000 tonnes, soit 16,7 p. 100 de l'activité totale. Après une baisse très sensible, ce chiffre est remonté aujourd'hui à 3.731.000 tonnes, soit 13 p. 100 de l'ensemble. Hambourg n'a donc pas pu maintenir intégralement sa place dans ce domaine, malgré les grandes facilités qu'offre son port franc où les marchandises peuvent être non seulement stockées, mais transformées industriellement.

Cette diminution vise spécialement le transit maritime, le mouvement de réexpédition vers l'Europe centrale par voie terrestre et maritime s'étant en revanche à peu près rétabli au niveau d'avant guerre. Les principaux pays d'Europe centrale, clients de Hambourg, sont aujourd'hui la Tchécoslovaquie, l'Autriche, la Hongrie et la Suisse.

F. — *Le port fluvial.*

Débouché naturel du bassin fluvial de l'Elbe, et notamment de la région berlinoise, de la Saxe et de la Tchécoslovaquie, relié par l'intermédiaire du Mittelland Canal au riche bassin rhénan-westphalien et à tout le réseau fluvial allemand, Hambourg était, avant la guerre, l'exutoire et la porte maritime normale de toute l'Allemagne centrale et orientale.

Les modifications politiques intervenues depuis 1945, en plaçant ce port dans une position isolée et excentrique, semblaient devoir réduire à peu près à néant le trafic fluvial. Cependant, celui-ci ne s'est abaissé que de 9,86 millions à 6,3 millions de tonnes grâce aux efforts constants du Sénat de Hambourg pour

garder, en dépit des réticences politiques du Gouvernement fédéral, des contacts commerciaux avec l'Allemagne orientale et les pays situés au delà du rideau de fer.

Cependant, les commerçants hambourgeois sont parfaitement conscients du fait que leurs mauvaises liaisons fluviales avec l'intérieur leur causent un grave préjudice en dépit des tarifs préférentiels, d'ailleurs très préjudiciables à la gestion financière de la Reichsbahn, que leur consent le chemin de fer. Ils craignent que leur situation ne se détériore encore plus lorsque le port de Brême sera relié par la Weser canalisée au Mittelland Canal. Aussi le Sénat hambourgeois réclame-t-il avec insistance la réalisation d'une voie d'eau reliant l'Elbe à la Ruhr.

7° LES PROBLÈMES DE LA CIRCULATION ET DES TRANSPORTS DANS LES GRANDES VILLES ALLEMANDES

En dehors de Nuremberg, qui avec près d'un demi-million d'habitants est déjà une cité très importante, la délégation a visité les trois plus grandes villes d'Allemagne: Berlin, Hambourg et Munich.

Dans ces différents centres, nous avons pu nous rendre compte que les problèmes de circulation des véhicules et des transports urbains préoccupaient vivement les autorités.

A. — *Circulation.*

Bien que le nombre des voitures soit encore nettement moins grand qu'en France, l'écoulement des véhicules commence à être difficile aux heures de pointe et le stationnement tend à devenir impossible dans les quartiers du centre. D'autre part, le nombre des accidents, mortels ou non, est extrêmement élevé. C'est ainsi qu'à Munich on a relevé, en 1956, 24.000 collisions ayant causé la mort de 400 personnes!

Pour remédier à cet état de choses, les autorités municipales ont adopté plusieurs mesures. La première consiste à limiter la vitesse, dans la zone urbaine, à 50 km à l'heure; la seconde à créer des voies équipées de feux de signalisation synchronisés; la troisième à imposer l'arrêt par un signal « stop » aux voitures débouchant d'une rue secondaire dans une grande artère.

En outre, notamment dans les villes en cours de reconstruction, les chaussées ont été élargies de manière à permettre autant que possible l'établissement de deux voies à sens unique.

B. — *Transports urbains.*

Dans ce domaine, nous avons été frappés de la faveur que conservait le tramway chez nos voisins d'outre-Rhin. Ce mode de transport, que nous estimons périmé en France, est encore très répandu en Allemagne, où l'on continue même à le développer. Il existe, par exemple, à Munich, 401 tramways et 536 remorques pour seulement 113 autobus.

La gestion des transports en commun, assurée généralement par les villes, est le plus souvent déficitaire en raison, en particulier, des nombreuses réductions accordées aux étudiants, aux travailleurs et aux invalides de guerre.

Les métropolitains (U. Bahn) de Berlin et de Hambourg sont loin d'avoir le développement et l'activité de celui de Paris. C'est ainsi que celui de Hambourg ne transporte que 150 millions de voyageurs par an, soit le tiers du total.

8° OBSERVATIONS PARTICULIÈRES CONCERNANT BERLIN

Avec une population totale de 3.343.000 habitants, dont 2.200.000 pour la seule zone occidentale, Berlin, ou du moins le secteur Ouest de cette ville, peut être considéré comme *une île au point de vue politique et économique*. La survie d'une telle cité dans des conditions aussi anormales est un phénomène trop surprenant pour que nous n'y consacrons pas au moins un court chapitre.

A. — *Importations et exportations de Berlin-Ouest.*

L'économie berlinoise est presque exclusivement tributaire des pays occidentaux et notamment du territoire fédéral.

Les importations sont naturellement très supérieures aux exportations.

Calculées en poids, elles sont les suivantes pour chaque mode de transport :

Air :

Importations : 4.000 tonnes.
Exportations : 25.000 tonnes.

Voie d'eau :

Importations : 2 millions de tonnes.
Exportations : 160.000 tonnes.

Rail :

Importations : 2.475.000 tonnes.
Exportations : 238.000 tonnes.

Route :

Importations : 2.600.000 tonnes.
Exportations : 782.000 tonnes.

Mais la balance des transactions, évaluée en argent, est nettement moins défavorable puisque les livraisons représentent près de 5 milliards de D. M. tandis que les achats approchent 6 milliards.

Le déficit commercial est comblé par une aide extérieure venant pour 60 p. 100 de la République fédérale.

B. — *L'activité berlinoise.*

La valeur de la production industrielle et artisanale a triplé depuis 1950 et, dans la même période, le produit du travail de Berlin s'est accru de 3,9 à 8,2 milliards de D. M.

Dans le même temps, le nombre des chômeurs a été sensiblement résorbé, passant de 300.000 à 100.000.

Les principales activités sont : l'industrie électrique (32 %), l'industrie mécanique (12 %) et la confection (13 %).

C. — *Berlin-Ouest et Berlin-Est.*

Capitale de la République démocratique allemande et disposant d'un important hinterland, Berlin-Est devrait normalement être une ville beaucoup plus vivante et active que le secteur occidental.

D'autre part, pour des raisons psychologiques et politiques, on aurait pu s'attendre à ce que le Gouvernement de la D. D. R. mette un point d'honneur à reconstruire son secteur au même rythme que la République fédérale.

On s'explique donc difficilement la différence frappante qui existe entre une partie occidentale relevée à 85 p. 100, active et vivante et claire, et un secteur Est où, mises à part quelques réalisations de propagande et de grandioses nécropoles, les choses paraissent être restées au même point qu'au lendemain de la capitulation allemande.

VII. — LES VOIES DE COMMUNICATION ET TRANSPORTS EN POLOGNE

1° INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE ET ROUTIÈRE

A. — Réseau ferré.

23.200 km de lignes à voie normale.
3.800 km de lignes à voie étroite.

B. — Réseau routier.

68.800 km de routes nationales (84 p. 100 en bon état,
10 p. 100 passables).
199.000 km de routes locales (10 p. 100 en bon état,
18 p. 100 passables).
27.000 km de routes municipales (13 p. 100 en bon état,
42 p. 100 passables).

2° ACTIVITÉ FERROVIAIRE ET ROUTIÈRE

A. — Trafic par chemins de fer.

37 milliards de voyageurs/kilomètres.
52 milliards de tonnes/kilomètres.

Les chiffres escomptés pour 1960 sont de 45 milliards pour les voyageurs/kilomètres et de 62 milliards pour les tonnes/kilomètres.

L'activité des chemins de fer polonais est donc *extrêmement élevée* tant pour le transport des voyageurs, nettement supérieur à celui de notre S. N. C. F., que pour celui des marchandises, équivalant à celui qui est réalisé par fer en France.

Cet état de choses est dû essentiellement à la concurrence très faible des autres moyens de transport et à l'importance considérable du trafic charbonnier.

B. — *Trafic routier.*

3,7 milliards de voyageurs/kilomètres.

1,9 milliards de tonnes/kilomètres (3 p. 100 du trafic total contre 31, en France).

Il faut observer, toutefois, que ces données ne comprennent pas les transports des produits destinés à la construction des voies et le transport des produits du sol qui représentent une part importante de l'activité routière.

Au total, on estime cependant que, si la route effectue 40 p. 100 du transport en valeur absolue, la part du rail calculée en tonnes kilométriques s'élève à 90 p. 100. Une augmentation considérable du trafic commercial routier intérieur et international est prévue pour les années à venir. Dans l'immédiat, sa faible importance résulte de l'insuffisance du parc automobile, qui comprend seulement 40.000 voitures particulières et 40.000 camions. Un gros effort est actuellement fait pour remédier à cette grave lacune. D'une part, par la production nationale assurée essentiellement par l'usine Warzawa, produisant 18.000 véhicules par an et, d'autre part, par l'importation. Signalons, à ce sujet, que le matériel « Chausson » est très apprécié en Pologne.

3° ORGANISATION DES TRANSPORTS ET COORDINATION

En raison de l'organisation étatique de toute l'activité économique du pays, il n'y a pas à proprement parler de problème de coordination. Les chemins de fer polonais sont en effet directement subordonnés au Ministère des communications, tandis que les transports automobiles dépendent à 85 p. 100 du même ministère. Il existe toutefois des coopératives de transport et des entreprises privées, fonctionnant sous le régime de la concession.

Les chemins de fer de l'Etat polonais dépendent au point de vue technique et administratif et financier d'une direction des chemins de fer, qui constitue une section du ministère des communications.

Le nombre des cheminots s'élève à 325.000, soit 12 par kilomètre de voie. Les agents bénéficient de conditions sociales privilégiées par rapport aux autres catégories de travailleurs, notamment en ce qui concerne l'âge de la retraite, fixé à 60 ans pour les hommes et 55 ans pour les femmes.

En dépit du quasi-monopole dont ils jouissent, la gestion financière des chemins de fer est déficitaire depuis 1955; ceci est dû notamment aux nombreuses réductions accordées aux familles nombreuses, étudiants, travailleurs, mutilés, etc. Cette situation ira sans doute en s'aggravant en raison de la nécessité urgente de procéder à un renouvellement quasi total d'un matériel à limite d'usure et à l'électrification des lignes effectuant d'importants transports de pondéreux. Actuellement, seuls la ligne Varsovie-Oliwice avec embranchement sur Lodz (352 km) et une partie du réseau de banlieue de la capitale sont électrifiés (avec du matériel en grande partie suédois).

900 km de lignes seront électrifiés d'ici la fin de 1960.

4° LES TRANSPORTS AÉRIENS

La Pologne, située au centre de l'Europe, bénéficie de conditions excellentes pour le développement de services aériens internationaux. Sur son territoire, se croisent les liaisons aériennes les plus directes, d'une part, entre l'Europe occidentale et l'Union soviétique et, d'autre part, entre les pays scandinaves et les pays balkaniques et le Proche-Orient. L'aviation s'est avérée également un moyen efficace et sûr pour assurer des liaisons rapides entre les centres urbains du pays.

Depuis 1945, les transports aériens intérieurs et internationaux sont assurés par la Compagnie nationale LOT, qui exploite actuellement des lignes reliant Varsovie aux centres européens suivants: Paris, Bruxelles, Berlin, Copenhague, Stockholm, Moscou, Bucarest, Budapest, Sofia, Athènes, Belgrade, Tirana, Vienne et Prague.

D'autre part, un réseau de services intérieurs dessert au départ de Varsovie la plupart des grands centres provinciaux de Pologne. Il y a ainsi 40 à 42 mouvements par jour d'appareils affectés au seul trafic aérien intérieur.

Le parc de la LOT comprend 41 avions principalement du type Ilioutchine (bimoteurs de transport à 33 places dérivés du DC 3).

Il est à noter que les Polonais seraient très désireux de voir leur capitale desservie par Air France, alors que, seules parmi les Compagnies occidentales, la S. A. S. et la K. L. M. touchent Varsovie.

VIII. — CLIMAT POLITIQUE ET SITUATION ECONOMIQUE EN POLOGNE

Bien que notre rapport se limite, en principe, à l'étude de la question des communications, nous estimons utile de consigner ici quelques observations concernant le climat politique et la situation économique en Pologne que seuls des contacts directs et personnels, à défaut d'informations officielles, permettent d'apprécier.

Dès les premiers contacts pris avec les personnalités officielles ou non qui nous accompagnaient, nous avons pu constater que nos interlocuteurs s'exprimaient avec la plus complète liberté, du moins dans les conversations particulières.

Cet état de choses nouveau date de l'arrivée au pouvoir de M. Gomulka en octobre 1956. Les expressions « avant octobre » et « après octobre » reviennent d'ailleurs souvent dans les propos.

Le nouveau régime marque, d'autre part, un effort vers l'institution d'un régime parlementaire se traduisant par un certain affranchissement du pouvoir exécutif (président du conseil et ministres) par rapport au « parti unifié » (depuis octobre 1956 on ne dit plus « communistes »). C'est ainsi que les ministres qui étaient, au fond, des fonctionnaires équivalents à des secrétaires généraux de ministère, sont maintenant des personnalités politiques agissant sous le contrôle du Président du Conseil et de la Diète. Les ministres suivant l'ancienne formule sont devenus vice-ministres.

Il n'en reste pas moins vrai que M. Gomulka, bien que n'ayant aucune fonction gouvernementale, est, en qualité de Secrétaire général du « parti unifié », le vrai maître du pays.

La loi électorale a été aménagée dans un sens plus libéral, notamment par l'augmentation du nombre des candidats par rapport à celui des mandats (8 pour 5 par exemple dans la circonscription de Cracovie). Les électeurs ont ainsi la possibilité de manifester leur opinion en rayant tel ou tel nom.

La portée de cette réforme est toutefois réduite par le fait que l'établissement d'une liste est le résultat d'une double opération : présentation de personnalités choisies par des organismes représentatifs (usines, université, syndicat, etc.) et révision de cette liste par un comité politique comprenant les représentants des divers partis agréés. Ceci laisse assez peu de chances aux « ennemis du régime » d'être élus à la Diète.

Ce système électoral a, toutefois, permis aux partis dits d'opposition d'acquérir quelques sièges. C'est ainsi que les « catholiques » ont eu 8 élus et les indépendants 60, les 3 partis « unifié » (252 membres), « démocrate » (25 membres) et « paysan » (118 membres) formant un front commun.

Toujours depuis octobre 1956 également, le processus d'éta-
tisation marque au moins un temps d'arrêt. Le fait le plus important dans ce domaine est la restitution de leurs terres aux petits et moyens propriétaires, les kolkhozes ne représentant plus aujourd'hui que 15 p. 100 des surfaces cultivées ; de même, les livraisons obligatoires à l'Etat ont été supprimées.

Dans le secteur commercial, le processus d'élimination des magasins privés (par l'impôt et les tracasseries administratives ou policières) a été stoppé.

D'autre part, dans le but de lutter contre le marché noir et de faire profiter la collectivité des produits (vêtements et denrées alimentaires surtout) envoyés de l'étranger aux particuliers, le Gouvernement a créé des magasins spéciaux nommés « Komis » où sont achetées et vendues à des prix souvent très élevés les marchandises étrangères.

Nous n'avons pu recueillir que des renseignements fragmentaires sur les salaires et les prix. Il est d'ailleurs difficile de faire des comparaisons valables, le cours du zloty étant parfaitement artificiel.

Disons, cependant, que les salaires sont, dans l'ensemble, très bas et que l'éventail en est peu ouvert. En effet, si un ingénieur gagne 1.000 zlotys par mois, en débutant et 2.800 à 3.000 au maximum en fin de carrière, les chiffres sont à peu près équivalents pour un ouvrier hautement qualifié et il semble que les salaires mensuels de l'ordre de 4.000 zlotys soient excessivement rares. Ces traitements sont à rapprocher du coût de

quelques objets tels que chemise : 300 à 500 zlotys, pull-over de laine: 1.000 à 1.500, bicyclette: 12 à 15.000, motocyclette: 30 à 50.000, automobile: 70.000.

Le Gouvernement a conscience du taux très bas des salaires et par contre-coup du pouvoir d'achat extrêmement réduit de la population qui empêche tout développement du commerce intérieur. Cependant, il s'avère impossible de remédier pour l'instant à cet état de choses. Ceci est tellement vrai que le recours à la grève n'est toléré que dans la mesure où celle-ci ne vise pas à obtenir une augmentation de salaire.

Paradoxalement, les seules personnes qui paraissent jouir d'un certain standing sont celles qui vivent en dehors du système étatique, tels que les commerçants privés ou les médecins autorisés à recevoir de la clientèle payante en dehors des heures de travail dues à l'Etat.

Cette situation économique actuelle dont nous avons tracé un tableau assez sombre est due, tout d'abord, aux destructions particulièrement effroyables supportées par la Pologne durant la guerre 1939-1945. Aucun pays n'a, en effet, été ravagé et pillé aussi méthodiquement. D'autre part, plus d'un million de Polonais ont péri ou émigré et, parmi eux, un très grand nombre d'intellectuels et de techniciens, si bien que la Pologne s'est trouvée à peu près démunie de toute élite au moment où elle en avait le plus besoin pour relever son économie.

Mais toutes ces raisons ne paraissent pas suffisantes pour expliquer le marasme actuel et il n'est pas douteux qu'une Pologne qui aurait été à même de bénéficier d'une aide économique telle que celle qui a été dispensée à la France, à l'Allemagne ou à l'Italie aurait connu un meilleur sort. L'appui fourni par la Russie soviétique, elle-même occupée à relever ses ruines, ne paraît pas avoir été très important et, en tout cas, limité à des investissements peut-être générateurs de richesses, mais à long terme, tel le combinat métallurgique de Nova-Outa en Silésie.

La Pologne a dû, pour s'équiper, se procurer au prix de négociations rendues longues et difficiles par la nécessité de mettre sur pied pour chaque cas un accord de troc les matériels dont elle avait besoin.

Il n'est pas douteux, d'autre part, que le Gouvernement a fait porter l'essentiel de ses efforts sur l'équipement industriel et plus particulièrement sur l'industrie métallurgique lourde

en négligeant quelque peu l'agriculture dont la production, déjà insuffisante, a servi à payer des machines achetées à l'étranger. Cette politique, même si l'on peut en espérer de brillants résultats dans l'avenir — ce qui n'est pas prouvé — pèse lourdement dans l'immédiat sur le « standing » de la population manifestement sous-alimentée, mal vêtue et insuffisamment payée.

Si elle a officiellement pour objet et pour excuse de créer les conditions d'une certaine autarcie économique, elle est certainement inspirée également par le désir de favoriser le développement d'un prolétariat urbain considéré comme le plus ferme soutien d'un régime marxiste.

IX. — VOIES DE COMMUNICATION ET TRANSPORTS AU DANEMARK

1° INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE ET ROUTIÈRE

A. — Réseau ferré.

a) National.

2.554 km de lignes à voie normale, dont 60 seulement sont électrifiés.

b) Privé.

2.000 km de voies environ, presque entièrement à voie étroite.

B. — Réseau routier.

8.000 km de routes départementales.

50.000 km de routes secondaires.

Il n'y a pas de routes nationales proprement dites, mais sur les 8.000 km de routes départementales, 2.000 ont la priorité sur les autres.

La quasi-totalité du réseau est bétonnée, goudronnée ou pavée et les routes danoises sont, sans doute, les meilleures d'Europe.

2° ACTIVITÉ FERROVIAIRE ET ROUTIÈRE

A. — Trafic par chemin de fer.

Il est caractérisé par les chiffres suivants:

3 milliards de voyageurs/kilomètres.

1.285 millions de tonnes/kilomètres.

La densité de trafic est faible, en particulier celle du transport des marchandises qui n'atteint pas 40 p. 100 du chiffre réalisé en France.

B. — *Trafic routier.*

En accroissement rapide, le trafic routier, qui a dépassé 2 milliards de tonnes kilométriques en 1956, atteindra probablement les 3 milliards en 1957. Il est donc nettement supérieur à celui réalisé par fer (64 p. 100 du trafic total du pays contre 31 p. 100 en France).

3° ORGANISATION DES TRANSPORTS

Les chemins de fer de l'Etat sont sous la dépendance directe d'une direction des chemins de fer du Ministère des Travaux publics.

Le réseau privé, comprenant exclusivement des lignes d'intérêt local, appartient à des sociétés fonctionnant sous le régime de la concession. Son activité est contrôlée par le Département des Travaux publics. Le déficit des deux réseaux, qui est comblé par l'Etat, est relativement élevé: 4 milliards de francs pour les chemins de fer de l'Etat, 840 millions pour les privés.

En ce qui concerne les routes, 85 p. 100 des dépenses affectées aux travaux nouveaux sont couvertes par le produit des impôts sur les véhicules et l'essence. 25 p. 100 seulement sont à la charge des communes.

L'entretien des routes départementales est couvert à 65 p. 100 par l'Etat, celui des routes vicinales à 40 p. 100.

Les frais d'établissement des autoroutes incombent à 100 p. 100 à l'Etat.

4° COORDINATION DES TRANSPORTS

Le transport des voyageurs et des marchandises ne constitue pas un monopole d'Etat, bien que les chemins de fer danois soient autorisés, en principe, à avoir une activité routière.

Les compagnies d'autocars ou de camionnage désirant exploiter des lignes régulières à grande distance doivent en demander l'autorisation au Département des Travaux publics.

Pour le trafic local, l'approbation est délivrée par un comité départemental des transports, dont l'action est elle-même contrôlée par le Ministère des Travaux publics.

En l'absence d'une réglementation efficace, la concurrence rail-route est très vive, spécialement sur le trafic à longue distance. La fragmentation du territoire et l'absence de produits pondéreux favorisent les routiers, dont le trafic s'accroît rapidement aux dépens de celui des chemins de fer et même du cabotage maritime.

5° LE PORT DE COPENHAGUE

Depuis sa fondation, il y a huit siècles, Copenhague a toujours été un carrefour maritime important. Clef de la Baltique, peuplé de plus d'un million d'habitants, c'est aujourd'hui le centre industriel et commercial le plus actif de Scandinavie.

A. — *Activité portuaire.*

Le tonnage net des navires entrés et sortis s'est élevé en 1956 à 12 millions de tonnes de jauge. Durant la même année, le poids des marchandises manipulées a été de 8 millions 800.000 tonnes.

Les importations représentent les 6/7 de ce chiffre. Encore, convient-il d'observer que, sur le million et demi de tonnes exportées, 900.000 seulement le sont vers l'étranger.

Si Copenhague joue un certain rôle international, c'est donc surtout un port danois.

Les hydrocarbures et combustibles divers tiennent le premier rang dans les importations et les installations de stockage se sont développées dans ce sens.

D'autre part, le trafic « passagers » est extrêmement élevé. En 1954, 4 millions et demi de passagers ont été embarqués ou débarqués, dont 1,5 million pour les lignes intérieures danoises.

B. — *Administration du port.*

Du point de vue administratif, le port de Copenhague est un organisme autonome placé sous le contrôle direct du Ministère des Travaux publics.

La gestion est assurée par un conseil d'administration comprenant 17 membres représentant le Gouvernement et les intérêts privés. Le préfet de Copenhague est, de droit, président du Conseil d'administration.

C. — *Le port franc.*

Comme un certain nombre de ports étrangers, Copenhague dispose d'un « port franc » constitué en société anonyme contrôlée par le port de Copenhague.

Les marchandises débarquées dans cette zone franche peuvent ainsi être entreposées soit pour être dédouanées plus tard, soit pour être réexportées vers d'autres ports danois ou l'étranger.

Cette formule est extrêmement intéressante pour toutes les compagnies maritimes appelées à transiter par Copenhague. Elle permet également aux importateurs de dédouaner les produits débarqués au fur et à mesure de leurs besoins et de leurs disponibilités financières. Aussi le trafic du port franc, dont la capacité de stockage a été considérablement augmentée depuis dix ans, a-t-il atteint avec 1 million 200.000 tonnes le septième de l'activité portuaire totale.

6° LES FERRY-BOATS

La division du Danemark en un grand nombre d'îles a rendu nécessaire de recourir au ferry-boat, du moins chaque fois que les détroits étaient trop larges pour être franchis par des ponts.

Les ferry-boats sont, pour la plupart, la propriété des chemins de fer qui en assurent également le fonctionnement et l'administration.

La principale ligne de ferry-boats est naturellement celle qui permet de passer de l'île de Seeland, où se trouve Copenhague, dans celle de Fionie, elle-même reliée au continent par un pont.

L'ancienne liaison Korsøer-Nyborg a été récemment doublée par une nouvelle et plus moderne entre Halsskov et Knudshoved), plus courte (18 kilomètres carrés au lieu de 25) et plus rapide (0 h. 50 au lieu de 1 h. 15).

Au cours des journées les plus chargées de la saison touristique, 6.000 voitures et 50 convois ferrés ont été transportés dans les deux sens à travers le grand Belt. La durée d'attente a cependant atteint jusqu'à 7 heures.

Il convient d'y ajouter le temps nécessaire au chargement et au déchargement et au passage, qui est de 2 h. 15.

La construction d'un pont a été envisagée, mais ce projet semble actuellement abandonné en raison de son coût extrêmement élevé: 1 milliard 500 millions de couronnes (90 milliards de francs), à rapprocher de celui des nouvelles installations d'Hallskov-Knudshoven qui a été de 90 millions de couronnes seulement.

La rentabilité des opérations est assurée notamment par la perception d'un droit de passage allant de 20 à 30 couronnes suivant l'importance des véhicules.

7° OBSERVATIONS CONCERNANT LES TÉLÉCOMMUNICATIONS

Le retard de la France en matière de téléphone est devenu un lieu commun. Mais les statistiques ne donnent pas toujours une idée très exacte des choses.

En effet, si le Danemark arrive loin devant notre pays pour le nombre de postes par 1.000 habitants, la *qualité* technique des installations paraît nettement inférieure à celle des nôtres. C'est ainsi qu'à Copenhague même, le téléphone n'étant ni automatique, ni même semi-automatique, il n'est pas rare d'attendre 15 à 20 minutes pour obtenir son correspondant.

X. — CONCLUSIONS

Il ressort des observations que nous avons pu faire et des renseignements recueillis que le problème de la coordination des moyens de transport se pose dans *tous* les pays européens visités par la mission.

D'autre part, il n'est pas douteux que les mesures réglementaires, tarifaires ou fiscales prises par les différents gouvernements tendent, essentiellement, à protéger l'activité de la voie ferrée gravement concurrencée par la route, la voie d'eau et, dans une moindre mesure, les lignes aériennes.

La crise du chemin de fer est un phénomène général.

Il existe, en effet, incontestablement une crise du chemin de fer qui est, d'ailleurs, beaucoup plus financière et budgétaire qu'économique, du moins à l'heure actuelle.

En dehors de la Suisse où les recettes l'emportent légèrement sur les dépenses, le bilan comptable de la voie ferrée est négatif en Autriche, en Allemagne, au Danemark et même en Pologne, pour ne parler que des pays que nous avons visités.

Ce déficit, il est important de le souligner, traduit non pas une diminution d'activité du fer, celle-ci continuant au contraire à s'accroître régulièrement, mais *une augmentation de ses charges plus rapide que l'accroissement de ses recettes.*

Cependant, si l'ascension du trafic ferroviaire se poursuit, sa part dans le transport total est en constante diminution, depuis vingt ans, en Europe occidentale.

C'est dans le domaine du *transport des personnes* que le chemin de fer est soumis à la plus vive concurrence en raison de l'accroissement extrêmement rapide du parc des véhicules à moteur. Pour nous en tenir à la France qui dispose, à l'heure actuelle, de 3.500.000 automobiles privées, 33.000 autocars et 3 millions de cycles à moteur, on peut estimer à plus de 100 milliards le nombre de voyageurs/kilomètres par route (trafic urbain compris), contre 32 milliards pour la S. N. C. F. Il n'est pas question d'établir un parallèle entre ces deux derniers chiffres, mais il est encore plus artificiel de comparer le trafic ferré avec celui réalisé par les seuls autocars.

Si l'évolution actuelle continue, il faut donc s'attendre à un plafonnement prochain du trafic voyageurs par fer (1). D'ailleurs, la part des recettes « voyageurs » par rapport aux marchandises est en décroissance et n'atteint plus le tiers du total des bénéfices réalisés.

La situation est moins défavorable pour le *trafic marchandises*, qui devrait se développer encore pendant quelques décades, mais dans une proportion bien moindre que le trafic routier.

Il résulte de ces données que la balance des comptes « marchandises » du rail est beaucoup plus favorable que celle résultant du transport des voyageurs, responsable pour la plus grande part du déficit d'exploitation. Toutefois, une légère amélioration s'est produite dernièrement sur ce point.

Dans le domaine du fret, l'activité de la voie d'eau est appelée à se développer également, d'une part en raison de l'augmentation du transport des pondéreux et, d'autre part, parce que les établissements industriels grands consommateurs d'eau sont naturellement amenés à s'installer au bord de rivières importantes.

Bien qu'il soit délicat d'effectuer des comparaisons avec les Etats-Unis, signalons, tout de même, que, dans ce pays, qui a possédé à la fin du siècle dernier la moitié du réseau ferré mondial, le transport des voyageurs par fer a baissé de 56 p. 100 depuis dix ans, alors que la population augmentait de 18 p. 100 (92 p. 100 des voyageurs empruntant la route) et que le trafic « marchandises » est resté stationnaire pendant que la production s'accroissait de 50 p. 100 (2).

Une révision et une coordination de nos investissements « transports » s'imposent.

Il y a dans l'évolution actuelle du trafic et ses perspectives d'avenir une indication dont il nous faudra bien tenir compte dans nos investissements, d'autant plus que l'activité routière est dès maintenant largement bénéficiaire pour l'Etat (en 1958, recettes: 550 milliards, dépenses 250 milliards), tandis que le chemin de fer, qui continue à bénéficier des plus larges facilités financières (324 milliards d'investissements de 1957 à 1961), nous coûte, en gros, 120 milliards par an (subvention d'équilibre

(1) Les chiffres de 1957 ne traduisent cependant aucun fléchissement dans l'élévation du trafic.

(2) Cf. Rapport d'information n° 86 (session 1957-1958) de la Commission sénatoriale de la production industrielle sur sa mission aux Etats-Unis, en septembre 1957.

plus retraites, plus contribution pour installations fixes). On a parlé d'un nouveau plan Freycinet, c'est peut-être beaucoup dire, mais il est tout de même urgent pour nous d'améliorer notre réseau routier en créant, notamment, des autoroutes comme le font tous nos voisins européens. La France peut-elle se contenter de ses 91 kilomètres d'autoroutes en face des 2.500 de l'Allemagne (qui en aura bientôt 4.000), des 1.500 de l'Italie, des 500 de la Hollande ?

Nous ne pourrons, non plus, sous peine d'asphyxie économique et d'isolement du complexe industriel européen, continuer à négliger notre réseau navigable, irremplaçable pour le transport à bon marché des produits pondéreux.

Comment remédier au déficit des chemins de fer ?

Quoi qu'il en soit de ces perspectives d'avenir, le chemin de fer reste *un outil irremplaçable*, notamment pour effectuer les transports de masse. D'autre part, son activité est trop intimement liée à la vie économique du pays et à l'implantation industrielle pour que l'on puisse envisager de réduire encore notablement la longueur du réseau desservi (39.770 km, dont 9.640 sont fermés au trafic « voyageurs »).

Nous n'avons pas l'intention de faire ici une étude de toutes les solutions envisagées pour aveugler le déficit des chemins de fer, mais seulement d'en rappeler quelques-unes, à la lumière des renseignements que nous avons pu recueillir dans les différents pays visités.

Dans le domaine de la coordination, il apparaît souhaitable de favoriser le transport à grande distance par « fer » et d'assurer une étroite collaboration des transports routiers à courte distance avec la voie ferrée. Une activité routière limitée de la S. N. C. F. pourrait même être envisagée dans ce cadre, notamment sur les parcours qui étaient desservis par des lignes secondaires d'appoint. C'est, dans une certaine mesure, la solution adoptée en Suisse et en Allemagne fédérale.

En ce qui concerne les investissements, il est incontestable que l'électrification contribue à une meilleure rentabilité et doit être poursuivie sur tous les grands itinéraires. Mais si les économies de charbon réalisées sont très utiles pour le bilan énergétique du pays, il serait illusoire d'en attendre une importante réduction du déficit du « fer », le poste « combustibles et carburants » ne représentant pas 8 p. 100 des dépenses totales.

D'autre part, il est nécessaire de développer tous les moyens et installations permettant de réduire au minimum les frais terminaux qui écartent beaucoup d'usagers de la S. N. C. F. Nous faisons allusion, notamment, aux embranchements particuliers par lesquels s'effectuent aujourd'hui plus des deux tiers du trafic et aux marchés-gares, seuls capables de remédier aux coûteux transbordements en fin de parcours.

La question des tarifs a particulièrement retenu notre attention, car les dirigeants de nos chemins de fer estiment que la principale cause du déficit est le maintien artificiel par l'Etat du prix du transport à un taux anormalement bas.

Il est certain que les tarifs « voyageurs » et « marchandises » n'ont pas suivi la hausse des prix de gros et de détail. Ainsi, avant la dernière hausse, le décalage en moins était environ de 20 p. 100 pour les premiers et de 30 p. 100 pour les seconds. D'autre part, des réductions importantes doivent être consenties à des catégories de plus en plus nombreuses d'usagers. Nous avons d'ailleurs pu constater qu'il en était de même en Allemagne, en Autriche et en Pologne, pays dans lesquels on estime que moins du tiers des usagers paient leur déplacement à plein tarif.

Faut-il donc en conclure qu'un relèvement des prix de transport par voie ferrée suffirait à rétablir la situation? (1) La question n'est pas si simple car il faut tenir compte des transporteurs concurrents. Les dirigeants de la S. N. C. F. le comprennent si bien que le Ministère des Travaux publics doit souvent intervenir pour refuser au « fer » l'autorisation de pratiquer des tarifs jugés anormalement bas. En fait, les résultats les plus intéressants ont été obtenus depuis la Libération par l'accentuation de la politique de différenciation tarifaire suivant la nature et le volume des produits transportés et même le parcours utilisé. Certains souhaitent le recours systématique à cette méthode qui tend à subordonner le coût du transport, non plus au service rendu, mais au prix de revient réel. Lorsque l'on sait que ce dernier varie de 1 à 10 suivant les lignes, on voit que la notion du chemin de fer service public est quelque peu perdue de vue. Or, si l'aide de l'Etat se justifie, c'est justement parce que le chemin de fer a une fonction sociale et économique à remplir.

(1) Les augmentations de recettes attendues des derniers ajustements tarifaires ont été évaluées à 67 milliards; de ce fait, le déficit serait réduit de 14 milliards par rapport à 1957.

On voit, par ces quelques observations, combien il est nécessaire de mettre au point une *véritable coordination*, tarifaire sans doute, pour éviter ce double écueil du déficit ou de la perte de trafic, mais surtout génératrice de courants de trafic complémentaire et non parallèles ou superposés, comme c'est de plus en plus le cas.

Enfin, nous devons dire que la S. N. C. F. est la seule société de chemins de fer européenne à connaître un *régime de retraite* à la fois aussi coûteux et aussi mal adapté aux conditions de vie actuelles. Rappelons, en effet, que l'âge de la retraite des cheminots étrangers est de 60 à 65 ans contre 50 à 55 en France (en réalité 52 et 58).

S'il apparaît exclu de toucher aux droits acquis, du moins serait-il possible d'étudier un système plus conforme aux intérêts de la Société pour le personnel nouvellement engagé ou encore de créer une catégorie spéciale d'employés soumis au régime commun, comme c'est le cas en Allemagne.

Il est difficile de chiffrer l'économie qui résulterait de l'adoption d'un système mieux adapté. Sur une charge totale de 94 milliards (1956), on peut, toutefois, estimer avec M. Chauvet, auteur du rapport n° 6256 AN. sur la S. N. C. F., à 19 milliards la surcharge résultant de l'ouverture anticipée du droit à la retraite.

Qu'il nous soit permis, en terminant, de souhaiter qu'une fructueuse collaboration s'établisse enfin entre les responsables des différents modes de transport aussi bien sur le plan de l'exploitation que sur celui des investissements. Pour ne parler que des chemins de fer, il est vraiment dommage que ceux-ci n'aient pas eu, à une certaine époque, une conception plus objective du rôle complémentaire qu'ils seraient appelés tôt ou tard à jouer et aient raisonné comme s'ils avaient et devaient conserver le monopole des transports alors qu'ils auraient dû, au contraire, avoir le souci constant de garder et de développer leur clientèle. Ainsi, dans l'esprit de certains contempteurs de la voie ferrée, l'usager n'était pas à proprement parler un client, au sens commercial du terme, mais un assujetti non susceptible d'exercer son libre choix.

D'autre part, un coup d'œil sur un diagramme de trafics routier, ferroviaire et fluvial permet de constater que de larges parties du territoires sont pratiquement abandonnées à elles-mêmes. Si les plans d'équipement de demain se limitent à sanc-

tionner les activités de la veille, sans chercher à créer de nouveaux courants, l'incohérence de nos transports ne pourra que s'accroître, l'existence de nombreux centres économiques convenablement répartis étant la condition essentielle d'une saine activité dans ce domaine. Il appartient non seulement au Ministère des Travaux publics, mais aussi et surtout à ceux des ministères économiques et du Commissariat au Plan de remédier à cette mauvaise distribution géographique de nos régions économiques et de peuplement, qui est une maladie spécifiquement française.