

**PROBLÈMES DE FINANCEMENT  
DANS LES TRANSPORTS MODERNES  
ET  
SITUATION EN TURQUIE**

*Prof. Dr. Süleyman BARDA*  
Université d'Istanbul  
Faculté des Sciences Economiques  
Turquie

— I —

**Introduction :**

**Structure Economique des Transports Modernes et  
Portée du Problème de Financement**

**1 — CONCEPTION ÉCONOMIQUE DES TRANSPORTS ET SES  
LIMITES**

Le Prof. Alfred Marshall, le célèbre économiste anglais qui était le pionnier des fondateurs de la conception économique moderne, voulait exprimer une réalité tout en disant que «le fait économique prédominant de notre époque est le développement de l'industrie des transports, et non pas de celle des manufactures». Ces paroles sont en effet l'expression la plus nette des services de transport qui reflètent leurs places et leurs limites dans la vie d'une communauté.

Les services de transport qui rendent presque inoffensif le déséquilibre entre la production et la consommation dans la vie d'une nation, réalisent d'une façon la plus rentable la fonction de tête de pont entre les deux camps, ce qui permet de «faciliter pour la satisfaction des besoins le déplacement des voyageurs et des

marchandises tout en créant l'utilité d'espace et de temps». Il serait tout de suite nécessaire de rappeler que les services de communication (poste, télégramme etc.) ne figurent plus aujourd'hui dans le concept des services de transport modernes. Ainsi, la classification classique à ce sujet se trouve abandonnée; et les activités y concernant étant admises comme services publics normaux, le terme des transports dans les explications modernes est exprimé, selon la conception anglo-saxonne, dans le sens de transportation des voyageurs et des marchandises tout simplement.

Dans la pratique d'une économie nationale il est évident que l'expansion des services de transport, qui peut diminuer au minimum l'écart entre la production et la consommation, soit bien limitée de sens différents. Il est essentiel que les possibilités de financement soient aussi ajustées selon ces limites. On peut résumer ces dernières comme suit:

a — Le système de transport doit se développer d'après l'utilité d'espace qu'il réalise. L'élément d'utilité d'espace est le premier facteur qui limite la fonction de transport et les possibilités de financement; il peut être exprimé, selon les explications du Prof. Gaïten Pirou, sous forme de transferts des biens et des services, de l'endroit où ils sont abondants et dont l'utilité marginale est par suite moindre, à celui où ils manquent et dont l'utilité marginale montre par là un niveau élevé. Ce concept d'utilité d'espace (ou utilité locale), peut aussi être nommé comme une disparition de la désutilité causée par la distance.

b — Un deuxième facteur qui ralentit le fonctionnement et les ressources financières des services de transport, est aussi l'élément d'utilité de temps dont cette activité dépend. Il s'agit ici surtout d'un mécanisme de transport, qui fonctionne au moment opportun selon les conditions naturelles, qui accomode bien les périodes de production et de consommation (ce qui réalise parfaitement l'opportunité de choix) et qui s'adapte au transport des biens stratégiques d'après la politique nationale; tout ceci porte les caractères d'un service de transport limité selon l'utilité de temps.

c — Aussi, un autre facteur qui limite à part les services de transport et leur financement dans une économie nationale, est la demande totale de transport dans une collectivité. Généralement, la demande de transport effectuée par rapport aux biens et services

dont on a besoin, est une demande «dérivée», c'est à dire celle qui se développe selon la quantité des voyageurs et marchandises transportés. Comme on le sait, l'élasticité de cette demande de transport est bien diminuée dans les économies développées et très élevée dans les pays économiquement sous-développés. Dans les premières, les services de transport constituent le niveau des conditions les plus indispensables et les plus habituées; tandis que dans les secondes, les demandes à ces services, n'étant pas satisfaites comme elles devaient être, se montrent très élevées du point de vue du degré de sensibilité en face des prix de transport. L'abondance des possibilités de financement dans les premières et la pénurie de financement dans les secondes, sont les facteurs qui augmentent cette élasticité de demande.

d — Enfin, la spécialisation sur les facteurs de production tels que la nature et le capital, a aussi un intérêt très proche avec le système de transport. De même, l'expansion du réseau de transport doit surtout être limitée par le degré de spécialisation dans un pays. La production et la consommation en grand volume de nos jours ne peuvent avoir un sens et une valeur qu'au fur et à mesure qu'elles se développent ensemble avec un potentiel de transport de la même envergure.

## 2 — FONCTIONS ÉCONOMIQUES DES TRANSPORTS

Il est possible, du point de vue d'établir de l'équilibre entre la production et la consommation, de résumer dans les groupes ci-dessous les principales fonctions économiques que les services de transport réalisent dans la vie d'une communauté et dont nous tâcherons à expliquer brièvement le sens et la portée dans les lignes sousmentionnées.

a — Comme on le sait, l'une des premières fonctions économiques des services de transport, se manifeste dans ce fait qu'elle ait réalisé un degré d'utilité pour les biens et les services. En effet, pour que les biens puissent satisfaire les besoins, il faut que l'élément d'«utilité d'espace» puisse être réalisé par le support des services de transport; et cette situation de base est un fait évident dans les communautés modernes. Si l'on suppose que le réseau de transport s'arrête pour un moment dans un pays, il serait sans doute

superflu de donner à ce sujet de longues explications, étant donné qu'on observerait tout de suite à quelle paralysie la vie économique serait tombée, quelles abîmes aurait causées la disparition de l'équilibre entre la production et la consommation. Même la lenteur dans le système de transport à notre époque ne se retarde pas de créer, selon les paroles du Prof. Pigou, le résultat de tomber dans la «paradoxe de disette au milieu de l'abondance». La situation dans beaucoup de régions économiquement sous-développées, peut être expliquée par cette insuffisance des possibilités de transport. Ce n'est plus aujourd'hui qu'une évidence de dire que les services de transport dans chaque sorte d'économie valorisent la terre tout en créant le principe de «rente provenant de localisation» et augmentent le degré d'«utilitarité» de la production en évoluant les courants d'urbanisation.

b — Une autre fonction économique des transport s'explique aussi par leur aide dans la réalisation du mécanisme de la division du travail et de l'opération de spécialisation dans une structure économique. Le développement de ce fait de spécialisation et sa productivité, bien qu'il apparaisse soit sous forme d'«occupation» ou soit sous forme de «distribution des terres» (division géographique du travail) ou encore soit sous forme de «structure technique», ne dépend que du fonctionnement rationnel des secteurs de transport.

c — Aussi, une des fonctions économiques de base des transports modernes se manifeste dans l'expansion de la production et de la consommation, et dans sa participation à la création de l'équilibre entre ces deux dernières.

En effet, si d'un côté le mécanisme de transport mène à une grande extension de la production des produits alimentaires, des richesses d'infrastructure, des produits agricoles et industriels au sens large du mot, d'un autre aussi il réalise une fonction d'équilibre incomparable en déplaçant en silence aux marchés de consommation les produits de consommation produit dans tous les coins du monde. Comme un économiste américain l'a exprimé, «... le système de transportation qui le crée (qui crée les services) s'est effacé de la mémoire ainsi que les cordes électriques installées dans nos maisons.»

d — Une autre fonction économique de base que les transports modernes ont établie, ce fut la réalisation du processus de distribution des biens et des services qui ont une grande importance dans

le fonctionnement des systèmes de production et de consommation. C'est le rationalisme dans le système de distribution des biens et des services complémentaires qui conduit au sens positif la productivité de cette activité économique, ceci dans toutes les phases transformatrices qu'un bien connaît jusqu'à ce qu'il arrive à l'état d'un produit manufacturé. Ici, la fonction économique essentielle que les transports accomplissent est très efficace et très nette.

e — Une autre des fonctions économiques très importantes du système des transports est le fait de créer par le réseau routier à travers le pays un équilibre dans le total de l'offre des biens. Le problème de «l'équilibre dans l'offre» est en effet une question sur laquelle on doit sérieusement s'incliner. Ainsi, cet équilibre dans l'offre peut aussi être en même temps rappelé comme un élément à instaurer la stabilité des prix des biens. Même, ce fait d'équilibre dans l'offre, peut aussi être considéré, comme un facteur qui mène la concurrence à l'égalité. L'équilibre dans l'offre élimine en effet l'atmosphère susceptible à créer une concurrence très violente entre les secteurs de transports les uns contre les autres.

f — Enfin, une autre fonction économique des services de transport se révèle aussi dans le fait qu'ils rendent meilleur marché presque toutes les ventes dans l'économie. Il est sans doute évident qu'un des objectifs économiques essentiels des transports modernes est de déplacer la production dont le prix de revient est bas vers les secteurs de consommation, en utilisant des services de transport meilleur marché. Ces derniers, tout en profitant de la «spécialisation géographique», apportent les matières premières de bonne qualité et meilleur marché qui méritent d'être unifiées, et ceci sert essentiellement d'un facteur capable de baisser le prix de vente par voie de prix de revient.

Pourtant certains économistes prétendent que les services de transport constituent aussi un élément superflu et donnant lieu aux dépenses inutiles, qui augmente les prix de revient tout en se mêlant aux multiples périodes de la production. Il serait cependant juste de rappeler ce point que, ladite observation pourrait paraître vérifiée si l'on prenait en considération certaines branches d'activités, mais dans le cas d'une analyse «macro-économique» globale, ledit raisonnement perdrait évidemment sa logique.

Même l'avantage de la thèse de «substitution» employée dans le cas de tomber au thème de «dépenses inutiles», dépendra en réalité toujours de la demande des services de transport pour assurer les matières premières de ces «biens de substitution» (par exemple le processus de substituer le caoutchouc artificiel à cause de la cherté des coûts de transport pour importer le caoutchouc naturel).

On remarque facilement que les principales fonctions importantes dépendant de la structure économique des activités de transport, sont des conditions «sine qua non» de l'économie nationale. Il serait donc possible maintenant d'aborder le problème de financement, sous ces points de vue.

### 3 — APERÇU GÉNÉRAL DU PROBLÈME DE FINANCEMENT DANS LES TRANSPORT MODERNES

Le problème de financement des secteurs de transport qui ont une telle importance sur les possibilités de fonctionnement d'une économie nationale, est aussi un sujet sur lequel on doit s'arrêter particulièrement. Si l'on examine le système de transport du point de vue de financement dans une structure, on remarque généralement qu'on peut aller à la séparation absolue suivante:

- a — Financement direct par l'État,
- b — Domaines financés par le secteur privé,
- c — Financement mixte.

Nous nous arrêtons sur cette distinction à cause des structures économiques diverses de plusieurs pays dans lesquels les services de transport se présentent sous différents types. Ainsi ces secteurs de transportation perfectionnent leurs services au moyen de ces trois types de financement, selon que les pays se trouvent économiquement à l'état de «développés» ou «en voie de développement».

On peut dire qu'il serait possible de résumer sous deux brèches l'aspect général du problème de financement, tout en simplifiant davantage et tenant compte des secteurs de transport variés.

#### a) *Financement direct par l'Etat ou financement par participation d'Etat*

i — Le secteur de transport le plus répandu pour ce type de financement, c'est le chemin de fer. On a constaté, dans presque tous

les pays du monde, que les voies ferrées sont construites par le financement d'Etat et que de temps en temps elles sont entreprises soit directement ou soit par voie de concession. La propriété et l'exploitation sont dans les chemins de fer de l'Etat sous les mains de ce dernier. Pendant que l'Etat finance ce genre d'entreprises par le budget national, il possède dans le cas de financement sous forme de participation d'Etat ou bien une part à un certain pourcentage, ou bien encore il garde dans sa possession la ligne ferroviaire et accorde à l'entreprise privée son exploitation sous forme de concession. On rencontre cette dernière sorte d'application dans certaines des démocraties occidentales. On remarque la participation de l'Etat au capital de l'entreprise privée dans ces systèmes concessionnaires, et ceci d'autant plus est un autre aspect du financement par voie de participation d'Etat.

ii — Aussi, une autre activité de transportation où l'Etat participe au financement, est la construction du réseau routier. En effet, les dépenses séparées dans les budgets nationaux dépassent les centaines de millions dans presque tous les pays du monde. A ce propos, le «World Road Statistics» publié par la Fédération Internationale de Route, dévoile clairement que les dépenses des Gouvernements et celles des autorités locales (Départements et autres) fournissent de larges possibilités de financement aux routes des Etats.

On observe généralement que les Etats recourent comme ressources aux voies de financement telles que la possibilité de percevoir des impôts directs de route (financement par voie budgétaire directe), d'imposer les moyens de transport, d'obliger les voitures traversant les routes moderne en béton à payer un impôt de péage, d'approuver la méthode d'«allocation des recettes», de faire aussi participer même les propriétaires des terres, tout en s'appuyant sur le principe de «dépense de route = gain du bénéficiaire de route», aux constructions des voies, et aux dépenses d'entretien puisqu'ils profitent de la «rente de localisation».

iii — De la même façon, il est d'usage de rencontrer à l'application de financement par voie de l'Etat ou de sa participation, surtout dans le domaine de services réguliers du secteur des transports maritimes. Malgré que les services maritimes réguliers fonc-

tionnant à travers les ports du monde tombent aujourd'hui dans le mécanisme de concurrence internationale sous le monopole des grandes compagnies parfois en forme de firmes privées, on peut aussi rencontrer des grandes entreprises d'Etat qui élargissent ce genre de transport maritime.

iv — Un autre secteur de transport que l'Etat finance directement ou par voie de participation, est le transport aérien. Ces activités de transport qui fonctionnent avec de grands capitaux appartiennent totalement à l'Etat, particulièrement dans les économies sous développées ou en voie de développement. On remarque toutefois que dans beaucoup de démocraties occidentales ce secteur de transport fonctionne sous forme d'entreprise d'Etat. Surtout, la monopolisation de la fonction de financement par l'Etat dans la construction et l'entretien des aérodromes, porte un caractère répandu à travers les pays du monde.

v — Enfin, un des domaines de transport dans lequel le financement par l'Etat est indispensable, est aussi le système «pipe line». La thèse de nécessité d'attribuer aux mains de l'Etat le problème de transport d'un article comme le pétrole dont l'importance stratégique est trop grande dans les collectivités particulièrement en voie de développement économique, tend à avoir de plus en plus un caractère expansionniste. L'adoption par l'Etat des dépenses d'investissement de ce réseau, dont les frais des premières installations sont trop élevés, est l'expression d'une nécessité dans les économies non avancées.

En effet, il est remarquable dans notre pays que le problème de vente en public des actions du réseau de pipe line se trouvant au sud-ouest de l'Anatolie, monte à l'ordre du jour ces derniers temps. Le système répandu dans les régions économiquement sous développées s'exprime en ce que ce secteur est dans les mains de l'Etat et que la nationalisation y est un objectif essentiel.

#### *b) Financement par participation du secteur privé*

On peut dire que la voie de financement par la participation du secteur privé dans la technique des transports modernes, apparaît plutôt dans les domaines de transport suivants:



i — Les moyens qu' effectuent spécialement les services de transport sur les routes, sont alimentés par de financements privés. La formule de «route résistante = frais d'exploitation abaissés» règne aujourd'hui dans la transportation moderne sur les routes, et que le rapport de la quantité des moyens de services, au volume des routes est généralement, selon les statistiques internationales publiques, au-dessus de 1 dans les économies développées et par contre le transport sous-capacité dans les routes montre une caractéristique nette, puisque ce rapport tombe bien au-dessous de 1 dans les économies sous-développées.

Il est possible dans ces circonstances, de dire sans hésitation que le problème des transport routiers et le financement de ce domaine s'effectuent totalement par des entreprises du secteur privé ou par leurs unions.

ii — Un autre domaine de transport où se développe le financement par participation du secteur privé, est aussi le système «tramp» rencontré dans celui de transportation maritime. Pendant que les transports sur mers, où la concentration se manifeste comme un domaine de plus en plus répandu, s'orientent vers de grandes unions, le financement du secteur privé y prend aussi le premier rang; et la navigation de «tramp» ou de «services aléatoires», qui à côté fonctionne sous le système de concurrence parfaite, forme la poste la plus avancée du financement privé dans le domaine du système de cargots. En effet, si la navigation de «tramp» s'adapte au mécanisme de concurrence d'une façon la meilleure dans les services «onward» (vers l'intérieur), les services réguliers dans le trafic «outward» (vers l'extérieur) s'accommodent aussi avec la condition de livraison du chargement à son temps, et la voie de financement privé dans les deux systèmes semble la plus répandue dans le monde entier. Surtout la navigation de «tramp» et le mécanisme de concurrence illimitée, caractérisent ce secteur comme une condition «sine qua non» de l'administration par financement privé.

iii — Un autre domaine de transport où le système de financement privé a pris l'extansion est aussi la transportation par eaux. Généralement, le réseau des transports dans les fleuves, dans les lacs et dans les canaux, ces «chemins qui marchent» selon le terme de Pascal, se montrent comme des secteurs de transport les mieux

opportuns à l'exploitation du secteur privé, étant donné leurs structures. Bien que les grands canaux ou les rivières canalisées nécessitent de grandes dépenses, la transportation sur rivières est généralement considérée aujourd'hui comme des secteurs qui, malgré les progrès techniques avancés, travaillent avec une main d'oeuvre libre et petite, dont le prix de revient est meilleur marché et qui réalisent la transportation en masse. Le transport par des lacs et canaux est aussi presque caractérisé de la même façon. Particulièrement, la transportation de ce secteur aux Etats Unis, le potentiel de transport atteint en Europe par les fleuves le Rhône et le Rhin, et par la technique de traction des remorques qui y circulent, ont le caractère de valoriser les résultats positifs que la fonction de transport y arrive, en profitant de financements privés utilisés dans ces secteurs.

iv — De même, on constate dans le domaine des transports aériens aujourd'hui, spécialement dans les économies avancées de l'Occident, que l'administration des transports aériens travaille avec les sources de capitaux privés, c'est à dire qu'elle choisit la voie de financement par participation privée. Soit la IATA (Convention Internationale de Tarifs Aériens) et soit l'ICAO (l'Organisation Internationale Civile Aérienne), elles approuvaient une sorte de système de financement «mixte» auquel l'Etat aussi participe, lorsque toutes les compagnies de transport aériens arrangent en s'unissant les mesures préventives contre le gaspillage que la concurrence destructive pourrait créer.

v — Enfin, il existe des économies, telles qu'aux Etats Unis d'Amérique par exemple, qui admettent que le réseau de «pipe line» se développe sous les mains de l'entreprise privée. La hausse des frais de capitaux qui se manifeste typiquement (ceci à cause de la cherté des dépenses des premières installations) et la baisse des frais d'exploitation (les dépenses réduites d'entretien et de préservation) sont bien connues dans ce secteur. Il est possible d'accepter à cet effet, dans les économies développées, l'alimentation de ce secteur par des ressources de financement privées. Les Etats Unis donnent à ce propos un exemple typique de ce système.

## — II —

**Particularités du Problème de Financement  
Selon les Secteurs de Transport****1 — PROBLÈME DE FINANCEMENT DANS LES CHEMINS DE FER**

Comme il est rappelé plus haut, l'exploitation des chemins de fer est un secteur de transport nécessitant l'investissement des grands capitaux, soit directement par la main de l'Etat, ou soit sous forme de concessions accordées aux entreprises privées. D'un côté l'expansion des frais des premières installations dans ce camp (les stations, le large réseau des voies ferrées, les tunnels, les systèmes de signalement et des institutions semblables, etc), et d'un autre, le grand volume des dépenses d'exploitation (les frais de personnel d'entretien, de charbon et de combustibles, etc), nécessitent l'investissement dans ce secteur de très grands capitaux.

On peut examiner, dans ce cas, la question de financement des chemins de fer sous différents points de vue :

*a) La nécessité de besoin aux larges capitaux*

Le premier problème soulevé par la question de financement dans les chemins de fer est celle de besoin aux larges ressources de capitaux. La transportation par voies ferrées est, l'on peut dire, l'un des secteurs économiques les plus coûteux du monde, même si elle est sous les mains de l'Etat, ou avec la participation de ce dernier, et aussi bien sous l'administration du secteur privé comme c'est le cas aux Etats Unis. Rappelons pour y donner un exemple que la ICC (Commission de Commerce entre Etats) exprime dans ses derniers rapports que le total du capital investi dans les chemins de fer s'élève aux 40 milliards de dollars et atteint environ les 100000 dollars par mille. Il serait utile de mentionner à ce propos l'exemple rappelé par le Prof. Truman Bigham dans son fameux livre : selon le spécialiste américain, un commerçant doit investir 0.10-0.20 dollars pour gagner par an 1 dollar brut. Un fabrica-

teur doit investir 0.70 dollars pour faire le même bénéfice dans les mêmes conditions, et une exploitation de chemins de fer (totalement aux mains du secteur privé aux E.U) doit investir 4 ou 5 dollars pour arriver au même résultat.

C'est aussi à cause de cette structure qu'il est admis comme principe aux Etats Unis de réaliser sous forme de financement par Sociétés anonymes de tels volumes de capitaux si élevés. Quant aux autres régions du monde, les Etats recourent aux emprunts, directement ou par voie de sociétés auxquelles ils attribuent des concessions. Par exemple, les chemins de fer Ottomans ont donné des exemples vivants du financement par emprunts extérieurs et que le système par voies ferrées dans la République de Turquie a fourni le modèle de financement par voie budgétaire ou par des emprunts internes.

*b) Le problème d'amortissement des capitaux*

De même, un autre point sur lequel on doit s'arrêter avec importance, au sujet du problème de financement des chemins de fer, est aussi celui d'amortissement des capitaux investis dans ce secteur. Comme on le sait, il existe à ce propos deux sortes de systèmes d'amortissement: amortissements techniques et amortissements économiques.

L'amortissement technique est celui qui correspond à la part d'usage du capital des premières installations. Il est question ici de toutes les sommes d'amortissement qui méritent d'être séparées pour financer les parts d'usage des rails, des matériels, des rampes et autres sortes de tous frais de premières installations. Ces sommes offrent généralement des caractères invariables.

Quant à l'amortissement économique, c'est admettre la réalité que les anciens matériels, moyens et installations ont perdu de leurs valeurs en face des nouvelles créations et des développements techniques dans les chemins de fer, et qu'ils ont économiquement accompli aujourd'hui leurs fonctions, c'est à dire qu'ils sont amortis au sens économique. Par exemple ce genre d'amortissement se manifeste dans les cas où, les locomotives «compound» (dont les pistons fonctionnent par la vapeur pressée) prennent les places des

locomotives à charbon, ou bien les autres systèmes se sont économiquement amortis à la suite du développement des systèmes aux turbines.

*c) Les voies de financement selon les types variés d'exploitations de chemins de fer*

Il est d'usage que le secteur de transport des voies ferrées se développe sous 3 formes d'exploitations, à savoir celle qui est libre, celle qui est en concession et celle qui est gérée par l'Etat. Ces 3 sortes d'exploitations de transport bénéficient, on peut dire, des ressources variées du point de vue des voies de financement. En effet :

i — Financement dans l'exploitation libre :

L'unique exemple dans le monde, où l'administration et la propriété des chemins de fer sont dans les mains du secteur privé, c'est aux Etats Unis. Bien que l'initiative dans ce domaine appartienne aux compagnies privées, le contrôle très dur de l'ICC montre que l'Etat n'éloigne pas le secteur des chemins de fer de sa fonction primordiale de surveiller, ceci à cause bien entendu de leur caractère de service public. Pourtant, il ne faut pas non plus oublier que les ressources de financement de ces grandes compagnies qui agissent sous le motif de bénéfice sont les actions émises par voie de sociétés anonymes.

C'est aussi une réalité que ce genre d'exploitation fonctionne avec de dépenses croissantes et des prix de transports élevés, tout en dépendant des lignes parallèles, des combats de tarifs, des intérêts et des amortissements rehaussés. Comme ce n'est aux Etats Unis d'Amérique ayant un standard de vie trop élevé que la demande de transport général est très «inélastique», ces hausses de prix ne font plus fonctionner le processus de substitution défaitiste sur la demande de transport, les chemins de fer peuvent toujours trouver leurs «marchandises et voyageurs» pour réaliser leur fonction avantageuse sous forme de transport en masse et pour longue distance. Cependant il ne faut pas oublier, comme c'est le cas partout dans le monde, la concurrence des routes et des autres secteurs de

transport (particulièrement des transports par eaux pour les marchandises).

ii — Financement dans le cas de concession :

L'une des formes les plus répandues du système de chemins de fer est aussi celui de concession. C'est généralement la forme d'application rencontrée dans les pays occidentaux, celle d'attribuer des concessions de chemins de fer aux compagnies et institutions privées et de les rattacher à un contrôle rigide de l'Etat. Dans cette forme de concession, le droit de propriété des voies ferrées et des installations appartient à l'Etat, et celle d'exploitation est aux mains des institutions privées. Tandis que, une autre forme de concession rencontrée très rarement est aussi le cas de possession du droit de propriété des chemins de fer par le secteur privé et celui de transférer le droit d'exploitation à l'Etat ou au gouvernement qui le représente. Cette application qui ne peut pas être compatible avec l'intégrité d'une nation ou d'un Etat, est rencontrée dans l'abandon, sous forme de concession d'exploitation, par la compagnie anglo-française à l'Etat ottoman, de la partie entre İstanbul-Pendik (la banlieue de la ville) de la voie ferrée Haydarpaşa-İzmit qui est l'une des premières lignes dans l'histoire des chemins de fer ottomans. Il est sans doute impossible de rencontrer un tel exemple dans une autre nation qui est indépendante.

Une autre particularité importante des chemins de fer livrés à des concessions est le fait d'accepter des garanties kilométriques et d'intérêt aux compagnies concessionnaires, ceci du point de vue de prendre en sûreté à cause des difficultés de financement le risque de larges capitaux investis. Dans le système de garantie d'intérêt on a les formules :

$$I_g = P_{iA} - (R - D)$$

$$I_g = (P_{iA} + D) - R,$$

où la somme de garantie d'intérêt ( $I_g$ ) dépend de ce que, le total des paiements en intérêts et amortissements ( $P_{iA}$ ) avec toutes les dépenses entreprisées ( $D$ ) soit moins que le revenu brut obtenu ( $R$ ). C'est à dire il faut que :

$$P_{iA} + D > R$$

pour que le mécanisme de garantie d'intérêt fonctionne.

De même, le principe de garantie kilométrique fonctionne selon la formule

$$K_g = K(k_g) - R,$$

où la somme de garantie kilométrique dépend de ce que le produit du nombre des kilomètres parcourus dans un temps déterminé ( $K$ ) par la quantité de garantie reconnue pour chaque kilomètre ( $k_g$ ) soit moins que le revenu brut obtenu ( $R$ ). C'est à dire il faut que

$$K(k_g) > R,$$

pour que le mécanisme de garantie kilométrique fonctionne.

A côté des deux systèmes de garantie mentionnés en haut, il existe des voies de participation de l'Etat par soi-même au capital investi par l'entreprise privé, et aussi la forme de donner facilement des terres aux institutions concessionnaires, où l'Etat facilite indirectement le financement des dépenses des premières installations et de construction des bénéficiaires de la concession.

### iii — Financement dans les chemins de fer d'Etat

La forme la plus répandue de la transportation par voies ferrées, c'est, par suite de la possession par l'Etat de leur propriété et de leur exploitation, d'avoir réalisé aussi, le financement de ce secteur par le budget général. Cette sorte de financement des chemins de fer est réalisée toujours, ou bien par le budget général (voie d'impôts) ou encore des emprunts intérieurs et extérieurs, même si ce secteur de transport soit étatisé ou nationalisé. Spécialement aux économies sous développés où l'accumulation des capitaux est médiocre, le financement par cette voie se montre comme le seul moyen inévitable.

## 2 — PROBLÈME DE FINANCEMENT DANS LES ROUTES

Comme on le sait, la productivité du sol s'explique par le degré de rassemblement du travail et du capital. Et le rôle du réseau des transports routiers est ici de nature à ne pas sous-estimer. Du reste, pendant que les « transports de porte à porte » (door to door) créés par les transports routiers assurent la réalisation d'une façon la plus parfaite de l'avantage de l'utilité d'espace, la mobilité sur les routes et particulièrement le bas prix dans le transport de courtes distances des marchandises en petites dimensions, confirment aussi la supériorité de ce secteur de transport sur les autres. A part cela, il est aussi clair de mettre en lumière que l'Etat s'intéresse seulement des ouvertures et des entretiens des routes, et que les entreprises qui accomplissent la fonction de transportation sur ces routes, n'ayant aucun engagement y concernant, se trouvent plus avantageux vis à vis de leurs semblables dans d'autres secteurs de transport.

Quant au fonctionnement du financement dans le secteur de transport sur les routes dont nous avons résumé brièvement les essentielles de leurs particularités, il est possible de rappeler nettement qu'on peut y faire certaines séparations :

*a) Le monopole d'Etat dans l'ouverture des routes*

Dans presque tous les pays du monde il est usuel de réaliser par la main de l'Etat les affaires d'ouverture, de construction et d'entretien des routes. Pourtant, dans beaucoup de pays, on remarque aussi que les institutions nationales participent à ces dépenses. Mais la situation monopoliste de l'Etat est presque répandue et absolue. Il n'est d'ailleurs pas possible que ce fût autrement particulièrement aux pays sous-développés. Comme on le sait, l'Etat exerce cette fonction ou bien par l'autorité centrale, ou encore par les autorités régionales (les départements, etc). En effet, dans tous les pays nommés civilisés, il est aperçu que le secteur de l'Etat finance directement les dépenses de construction, de réparation et d'entretien, par voie de participation du centre ou par participation des autorités régionales.



*b) Les différents aspects du financement de l'Etat dans les routes*

Les investissements que le secteur d'Etat effectue sont généralement développés des points de vue de construction et d'entretien des routes et ces travaux sont réalisés tout en recourant aux voies de financement variées. Tout en acceptant les particularités de chaque collectivité, il est possible de réunir ces méthodes de financement qui sont répandues dans le monde dans certains groupes, en effet :

i — le financement consacré par voie du budget général,

ii — le financement sous forme d'assurer des capitaux par émission d'obligations d'Etat,

iii — Voies de financement annexes (elles se réalisent spécialement sous forme de paiements annexes appliqués dans la construction des routes en bétonne : ces paiements annexes versés par les bénéficiaires de ces routes se canalisent vers une sorte de «Fonds de bénéfice des routes» que les voitures à moteur alimentent ainsi toujours, comme c'est le cas dans les «Toll Roads» ou «Turn Pike» américains, dans les «Auto Strade» de l'Allemagne Occidentale).

iv — Enfin l'une des formes de financement répandu de l'Etat, c'est de profiter des aides extérieurs : aides américaines, Programme de Quatrième Point de Truman, etc, entrent dans ce groupe.

*c) Le financement des routes par le secteur privé*

On remarque qu'on profite de ces sortes de financement plutôt dans l'entretien et la réparation des routes. La «Motor Union» en Angleterre, le «Turing Club» en France et les grandes Compagnies privées aux Etats Unis d'Amérique réalisent de grandes sources de financement. Rappelons en effet pour donner un exemple d'application des dernières années, il fallait dépenser presque 130000 sterlings ou 390.000 dollars, c'est à dire 3,5-4 millions de Ltqs, pour 1 mile aller-retour d'une route moderne. De même, pour créer en Angleterre un fonds de capital de ce volume, on avait accordé au «Central Electricity Board» le droit d'emprunter 60 millions de sterlings et on avait approuvé pour le «Central Road Board» le droit

d'exécuter des emprunts de 300 millions sterlings pour les routes, les tunnels et les ponts. Les mêmes sortes de participations privées aux E.U. d'Amérique, au Canada, pour la construction et entretien de la route Pan-Américaine.

De la même sorte, il serait aussi juste de s'arrêter sur le problème de la «rente de localisation» créée par les endroits d'où passent les routes, surtout du point de vue des artères de transport des villes et ou des environs. Il faut aussi passer en compte, sur leur valeurs courante, les assiettes des impôts que les propriétaires des terres ayant par là de grands bénéfices auraient à payer, et que ceci peut être aussi conçu comme une forme de financement «indirect» à part.

*d) La nécessité d'intervention de l'Etat aux routes, du point de vue de financement*

Les particularités de financement des routes formulées brièvement dans les lignes précédentes, mettent en lumière que l'intervention de l'Etat dans ce secteur est indispensable. D'un côté il faut confronter les effets destructifs de la concurrence entre les transports ferroviaires et routiers et d'atténuer du point de vue des possibilités de financement des deux secteurs les conditions de concurrence imparfaite qui y règnent; d'un autre, il est aussi essentiel, tout en veillant au système de transport routier sous le mécanisme de contrôle, de protéger les grandes ressources de financement du trafic de transport en harmonie avec les intérêts du public, sous forme de contrôle soit «statique», ou, soit «dynamique», dans les transports sur routes. On ne peut pas concevoir que l'Etat reste sans intérêt avec le problème de financement de ce secteur. De ce point de vue, il n'est pas pas faux de penser ensemble à la participation de l'Etat et du secteur privé dans le financement des routes.

3 — PROBLÈME DE FINANCEMENT DANS LE TRANSPORT  
MARITIME

Le problème de financement du système de transportation sur les mers est de caractère à mettre en lumière certaines particularités essentielles, à savoir :

a) *Services «réguliers» ou de «tramp»*

L'accomplissement des services de transport maritime sous forme de services réguliers ou aléatoires, nécessite le financement des services à différente destination. En effet :

Le financement d'Etat est l'exemple le plus répandu, surtout aux économies sous-développées dans des services réguliers de longue distance. Quant aux économies développées, on y voit, à cause du niveau élevé de l'accumulation de capitaux, que les grandes entreprises financières (grandes compagnies) financent ces sortes de services de transport : Cunard Lines, Bremen, Messagerie Maritime, Luid Triestino et autres, en sont de principaux exemples.

Quant à la transportation maritime de tramp, les opérations de financement s'assurent en général par le secteur privé. Seulement, le contrôle des moyens de transport maritime (bateaux, cargots, tankers, et autres) se fait par l'Etat.

b) *Les voies d'intervention de l'Etat*

Il est possible, du point de vue de financement, de résumer par voies séparées les formes d'intervention de l'Etat effectuées directement ou indirectement sur le secteur de transport maritime :

i — La protection par loi (monopole de drapeau, location des bateaux, assurance maritime, etc).

ii — L'exemption des impôts et taxes qui créent la discrimination des drapeaux (le grand inconvénient de ce système, c'est qu'il provoque des représailles).

iii — Le régime des primes (l'Etat procure des aides monétaires, ou peut aussi faire des aides selon le volume de ton-km-et-ton milles, ou on peut aller aux contrats privés).

iv — La voie des subventions monétaires: il se peut qu'il se produise des avantages dans les conditions géographiques et sociales, du point de vue des intérêts nationaux et que l'Etat recoure au régime de subvention pour atténuer cette lacune <sup>1</sup>.

1) Par exemple, le cas de la France du point de vue des conditions géographiques pour protéger le Havre qui n'a pas de caractères de terminal

c) *L'administration des transports maritimes directement par l'Etat*

On remarque qu'aujourd'hui, dans des pays en voie de développement, l'Etat gère directement les activités de transport maritime. Il n'existe même dans chaque pays dont la situation économique n'est pas saine d'autres solutions que celle-là, pour ce secteur de transport.

Cette activité porte un caractère de nécessité, spécialement pour le problème de construction de ponts. Soit les facilités de terminal, soit la préparation des études d'«hinterlande» (à cause des intérêts nationaux) et soit le besoin de coordination avec les autres secteurs de transport, ils amènent tous les secteurs privés et les secteurs d'Etat à instaurer des relations très serrées dans ce domaine.

4 — PROBLÈME DE FINANCEMENT DANS LES TRANSPORTS SUR EAUX

Aujourd'hui, dès qu'on parle aux Etats Unis d'Amérique et en Europe des transports par eaux, on se souvient des fleuves (rivières) et des lacs du point de vue des voies naturelles d'eau, et des canaux du point de vue des voies artificielles. Généralement dans la transportation en masse des marchandises, les voies d'eau sont les moins chères. Par exemple, le rôle vital de la Rhin en ce qui concerne le transport pour les pays de l'Europe Centrale, est de caractère non négligeable. Il est aussi de même pour les canaux de caractère national ou international, du point de vue de facilités de transports.

Quand il s'agit du problème de financement des services de transport sur eaux, le financement du réseau de transport qui se développe sur les fleuves et les canaux s'effectue généralement par

---

comme Hambourg, celui de protection des services de transports français de charbons du point de vue des conditions économiques en faces des services anglais, et le recours des autres pays aux méthodes de subvention en face des conditions sociales provenant des facilités des conditions de vie du Japon qui permettent aux matelots Japonais de travailler dans des conditions très abattues par rapport aux pays maritimes de l'Occident.

le secteur privé. L'ouverture des canaux ou la déviation artificielle des voies de fleuves n'ont le caractère d'être réalisées que par le financement d'Etat. Seulement, la forme de financement par les concessions étrangères est aussi parmi les normes d'application rencontrées dans les économies sous-développées : le canal de Suez en est un exemple typique.

Quant aux services de transport dans les lacs, ils facilitent le transport des marchandises lourdes tout en étant attachés aux canaux, aux fleuves et aux mers, et leurs financement présente une structure «mixte» selon les pays.

Le bas prix de ces secteurs de transports, le potentiel limité des dépenses en ce qui concerne le financement et l'exploitation des services, mettent en lumière ce que les transports par eaux reflètent par rapport aux autres secteurs une caractéristique structurelle très compatible avec le système d'administration privée.

#### 5 — PROBLÈME DE FINANCEMENT DANS LES TRANSPORTS AÉRIENS

Ce secteur de transport qui est plutôt la création du 20<sup>e</sup> siècle, réalise des services effectués sous l'initiative de l'Etat généralement dans les économies sous-développées, et sous l'administration des entreprises privées en formes de grandes compagnies.

Le problème de financement dans ce secteur a le caractère d'un sujet qui se met en jour, soit du point de vue de la possession des moyens de transport, soit de celui de la construction des aéroports et aussi soit de celui d'entretien des deux catégories. La réalisation de toutes ces activités nécessite de grandes accumulations de capitaux. D'une part la hauteur des dépenses des premières installations en ce domaine, et celle des dépenses d'exploitation (spécialement la consommation du combustible) de l'autre, donnent naissance à un tas de nécessités financières.

Il est apparu aujourd'hui que ce secteur de transportation, dépassant le niveau des nations, se revêtit des caractères d'une entreprise multilatérale, rattachée à des bases et formules essentielles par suite des conventions multilatérales dans le domaine international. En effet, l'ICAO (Organisation Aérienne Civile Internationale), instituée par le Congrès de Chicago 1944, est une

institution à laquelle participent les 62 Etats, établit plusieurs principes et bases communes pour réaliser le fonctionnement sans interruption des services aériens dans le secteur international. Il est possible de résumer les plus importants de ceux-ci dans certains groupes :

a — Accorder aux Etats membres, la possibilité de réaliser des facilités de voies aériennes, d'aérodromes et de trafic aérien.

b — Créer des solutions nécessaires pour confronter le gaspillage qui peut naître des conditions de concurrence imparfaite.

d — Eviter le confrontation des Etats, en instituant des conventions aériennes plurilatérales. Les IATA (Conventions Internationales de Tarifs Aériens) développées à ce point de vue sont l'exemple le plus vivant de la collaboration internationale mutuelle.

e — Enfin, créer des ressources qui soumettraient les possibilités de financement sous un ordre, tout en collaborant avec les institutions nationales et même internationales à la suite des arrangements et formules réciproques qui sont adoptés.

Les fonctions essentielles du transport aérien que nous avons pu résumer et plusieurs problèmes particuliers pour chaque pays qui peuvent compléter celles-ci, a transféré aujourd'hui ce secteur de transport, du camp national au camp international.

#### 6 — PROBLEME DE FINANCEMENT DANS LE SYSTEME «PIPE LINE»»

Comme on le sait, le problème d'établissement des conduits de pétrole offre, en ce qui concerne les frais des premières installations très élevés et ceux d'exploitation assez bas, des particularités bien nettes.

Généralement dans les économies développées (par exemple les Etats Unis d'Amérique) l'entreprise privée possède l'accumulation de capitaux capable de financer ces larges dépenses, fond facilitant les installations, développe aisément les besoins de larges capitaux et les possibilités techniques. Rappelons, pour donner une idée sur les fonds investis dans ce domaine, que ce réseau atteint aujourd'hui aux Etats Unis une longueur presque de 300.000 km., les investissements réalisés dans ce secteur dépassent les 2 milliards de dol-

lars, et il faut environ 1000-1500 dollars de dépenses pour chaque mille.

Les dépenses d'exploitation de ces conduits de pétrole dont les premiers frais d'installation sont si élevés, montrent un niveau très limité. Et aussi les 60 - 70 % des dépenses d'exploitation limitées qui existent, contiennent les frais d'entretien.

Quand on envisage le problème du point de vue des économies sous-développées, comme ce fut le cas pour les chemins de fer, l'accumulation de capitaux élevés que nécessite ce secteur (surtout en ce qui concerne les capitaux de premières installations) et la situation stratégique du pétrole pour ces économies, incombent à l'Etat le devoir de l'intervention dans ce secteur de transport. Même aux Etats Unis d'Amérique d'aujourd'hui le système de contrôle réciproque fonctionne, à cause de la situation monopolisatrice entre les compagnies de transport dans ce domaine. Quant aux pays économiquement sous-développés, le niveau élevé de la part du capital d'Etat dans ce secteur offre une qualité indispensable, malgré que la participations des capitaux étrangers y soit répandue.

Lorsqu'on parle du réseau de «pipe line», il serait aussi utile de rappeler que les conduits de gaz naturel se développent dans le même système. Il ne serait plus aujourd'hui une exagération de dire que les développements techniques concernant le transport de gaz naturel, spécialement pour mettre en lumière à quel point ce dernier réalise un service de transport important et bon marché, pourraient transporter avec la même efficacité le pouvoir d'énergie jusqu'aux 1640 km. Il est sans doute une évidence de rappeler que les capitaux de financement canalisés à ce secteur, à cause des bas prix par rapport au charbon ou autres combustibles, seraient très productifs.

Pour citer un exemple sur la Turquie rappelons qu'une entreprise Américaine nommée «Realph Parsons Company» avait fait en 1953 un contrat avec le gouvernement turc pour fonder une Société de Gaz Naturel Turco-Américaine. Selon l'accord, on s'entendait de réaliser les possibilités de financement sous un système «mixte» tout en acceptant que la Compagnie Américaine y participerait en achetant les 70 %, l'IETT (l'Administration d'Electricité, de Téléphone et de Télégramme d'Istanbul) les 20 % et l'Administration d'Exploitation de Pétrole les 10 % des actions émises. Mais par la suite, cette entreprise n'a pas pu pour le jour ou n'a pas pu fonctionner, et

cette belle occasion n'a pas pu être valorisée. Si cette institution pourrait être fondée, selon les déclarations des spécialistes, non seulement les besoins de gaz d'Erzurum seraient satisfaits à bas prix par ces «pipes», mais aussi le prix de gaz à Istanbul serait baissé de 70 %, et que la grande épargne de charbon dans ce domaine offrirait les caractères d'une source de devises à part. On entend ces derniers temps des annonces sur les efforts de valorisation de ces sortes de réalisation par d'autres voies (le projet de passage sur notre territoire des «pipes lines» de pétrole et de gaz naturel d'Irak par exemple). L'improvisation de ce projet ne peut être sans doute qu'au bénéfice de l'économie nationale.

— III —

### **Le Problème de Financement dans les Transports Turcs**

#### **1 — SITUATION GÉNÉRALE**

Le mécanisme du problème de financement dans les divers secteurs de transport dont nous avons tâché à résumer les points essentiels dans les lignes sousmentionnées, montre en Turquie des particularités spéciales.

Les possibilités de financement dans le pays, en ce qui concerne les constructions et les achats des installations, sont en effet supportées par une politique de dépenses publiques investies dans les domaines de transports ferroviaires, routiers, maritimes et aériens, les transports par eaux n'y montrant aucune caractéristique économique. Seul, les activités des cargots qui manifestent récemment un grand développement sous le système maritime de «tramp» sont alimentées en Turquie en grande partie par des ressources financières du secteur privé (armateurs). Aussi, celles des moyens de transports routiers (automobiles et autres) y montrent une situation analogue.

Il est d'usage de rétablir, du point de vue de l'administration des transports, le système d'entreprise privées dans les transports routiers, celui d'entreprise d'Etat dans les transports ferroviaires et aériens, et enfin celui d'entreprises mixtes (avec l'Etat :



l'exemple de la Banque Maritime, et avec l'entreprise privée : activités des armateurs privés sous forme de services de cargots) dans les transports maritimes.

Quand on parle en Turquie du réseau national des transports au sens propre du mot, ceux des routes et des rails viennent sans doute en tête. Quant au problème de financement de ces deux secteurs essentiels, ils sont alimentés du point de vue de caractères de construction, comme nous l'avons indiqué en haut, en grande partie par des financements d'Etat et de temps en temps par des ressources extérieures, celles-ci surtout aux cas de besoins d'équipements. Et pour le cas du système d'administration des entreprises, les voies ferrées sont nettement supportées par les financements publics, tandis que l'exploitation des routes est livrée à ceux des investissements privés.

## 2 — INVESTISSEMENTS RÉALISABLES SELON LE PREMIER PLAN QUINQUENNAL

En ce qui concerne les sommes calculées pour les voies et leurs semblables (les ports et aérodromes) et celles évoluées pour les investissements des moyens de transport, l'Organisation de Planification de l'Etat (OPE) a déterminé comme suit les investissements par secteurs de transport <sup>2</sup> :

### a — Investissements sur les voies et leurs semblables

(en millions de Ltqs)

	1963	1964	1965	1966	1967	Total
Investissements sur les chemins						
de fer	160	162	224	332	513	1.390
»    »    » les routes	547	540	570	571	580	2.808
»    »    » les ports	151	60	38	17	28	294
»    »    » les aérodromes	28	22	22	22	22	116
Total général	886	784	854	942	1.143	4.608

2) Voir le Premier Plan Quinquennal de Développement, 1963-1967 (tableaux 293, 297 et 299, pp. 385, 390).

*b — Investissements sur les moyens de transport*

(en millions de Ltqs)

	1963	1964	1965	1966	1967	Total
Investissements sur rails	78	106	130	150	214	678
» sur routes	50	200	220	467	546	1483
» sur mers	31	42	71	70	90	308
» aériens	-	-	-	-	-	-
	159	348	421	687	850	2464

Les sommes d'investissements correspondant aux dépenses des voies et de moyens de transport admises pour la première période du Plan Quinquennal de Développement Economique, dépasseront le niveau, selon les estimations de l'OPE, de  $4.608 + 2.464 = 7$  milliards de Ltqs. environ.

En vue de la réalisation de ce programme, il a été envisagé de prendre des mesures de s'arrêter avec importance sur les caractéristiques économiques de chaque secteur de transport pour les rapprocher vers une politique plus productive, d'adopter particulièrement les bénéficiaires des routes aux principes de participation aux dépenses d'entretien et d'amortisation, d'appliquer une politique fiscale équilibrée, d'harmoniser les capacités des voies et de trafic, de faire participer les Administrations Locales aux constructions des routes, et d'unifier la politique des routes aux objectifs touristiques, etc.

De même, d'après le Programme de l'année 1966 publié par l'OPE, les principaux investissements du point de vue des secteurs publics et privés arrivaient au niveau ci - dessous <sup>3)</sup>:

3) Voir le Programme 1966 de l'OPE, pp. 485, 491 et 495; et les tableaux 383, 390, et 394.

*Investissements réalisés en 4 ans*

(en millions de Ltqs)

			Somme des				
			1963	1964	1965	1966	4 ans
Investissements publics			914.5	806	1070	1321	4111.5
»	»	régionaux	125	76	95	140	436
»	»	privé	200	300	350	500	1350
		<b>Total</b>	<b>1239.5</b>	<b>1182</b>	<b>1515</b>	<b>1961</b>	<b>5897.5</b>
»	»	de construction					
		des ports	153	89.5	46	60	348.5
»	»	des aérodromes	40	28	40	23	131
		<b>Total général</b>	<b>1432.5</b>	<b>1299.5</b>	<b>1601</b>	<b>2044</b>	<b>6377</b>

On voit clairement, selon les chiffres du tableau susmentionné, que le niveau d'investissements estimé par le Premier Plan Quinquennal (de plus de 7 milliards de Ltqs) est presque atteint en 4 ans, avec le total de 6.377 millions de Ltqs, et qu'avec la somme des investissements de 1967 (à savoir 2341 millions de Ltqs dans le programme) cette limite a bien dépassé le niveau fixé dans le Premier Plan Quinquennal (environ 8700 Ltqs).

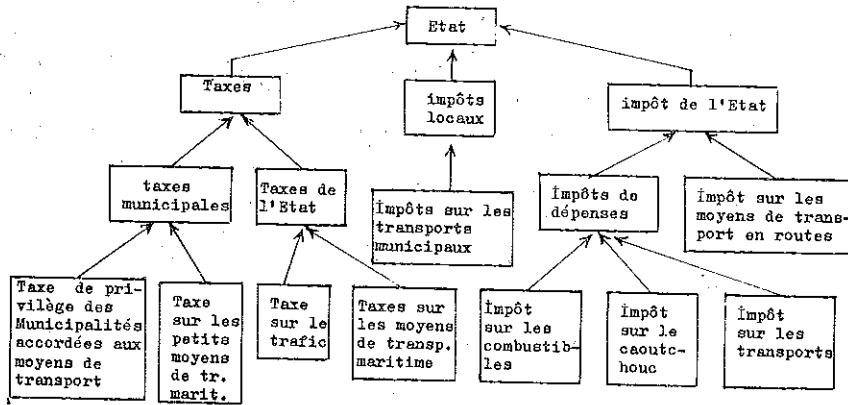
### 3 — PRINCIPALES RESSOURCES DES FINANCEMENTS DE L'ETAT

Le tableau près-cité précise nettement que les investissements du secteur public forment, en ce qui concerne ceux des secteurs de transport en général, les principales ressources annuelles des financements possibles.

Le problème de savoir par quels moyens l'Etat obtiendrait les ressources de financement après l'abolition en 1956 de l'impôt sur route en Turquie, offrait une particularité spéciale. Mais pour aujourd'hui, même si elles apparaissent insuffisantes, les principales ressources de l'Etat que nous avons pu fixer et qui alimentent les besoins de financement des divers secteurs de transport, peuvent être résumées brièvement dans le schéma de la page suivante<sup>4</sup>.

4) La loi sur «l'impôt de route prélevé des combustibles» datée du 22/5/1952 et au No : 5889 qui figure dans ce groupe, a été abolie en 1965.

Les dispositions et les particularités que ces groupes qui forment les principales ressources de financement de l'Etat, peuvent être résumées comme suit :



a — Financement par les impôts de l'Etat

Le financement en Turquie des services de transport, par les impôts de l'Etat peut être effectué par 2 voies :

i — Impôts sur les dépenses :

La «loi sur les impôts de dépenses» datée du 13/7/1956 et au No: 6802, assure au secteur de transport, par voie de l'impôt sur les transports et celui de production prélevé sur le caoutchouc et le combustible, des possibilités de financement provenant du budget général, à savoir :

aa — La «loi sur les impôts de dépense», dans son article 34 de la deuxième section de la deuxième partie concernant les impôts de service, dispose la clause de la perception d'un impôt de transport sur tous moyens de transport «consacrés au public». La loi traite de contribuables, ceux qui exploitent les chemins de fer, les moyens de transport au moteur circulant en routes, les navires à machines, les avions. Cet impôt serait prélevé selon les proportions prévues dans l'article 38 sur le frais de transport, les exempts étant énumérés dans l'article 38 de ladite loi. Cette loi sur les impôts de dépenses n'ayant imposé aujourd'hui, malgré tous les amendements, les moyens de transport qui utilisent les billets qu'avec les tarifs fixés, les

services de transport avec les «pick up» et ceux entre les villes restent en dehors du domaine de contribution de cet impôt. Nous pouvons dire que cette situation révèle actuellement une importance primordiale, en ce qui concerne la politique de transport du pays.

bb — L'article premier de la loi sur les impôts de dépenses accepte la disposition de percevoir un impôt sur la «production de chaque forme et de chaque sorte de caoutchouc naturel ou synthétique», ceci en accord avec le 3<sup>e</sup> article du tableau I annexé à la loi. On profite par là, tout en imposant le caoutchouc, d'une possibilité de financement indirect concernant le service de transport.

cc — De même, les combustibles aussi figurent dans le cadre des impôts de production, d'après le paragraphe D de l'article 2 sur les mines dans le tableau annexé I de la loi sur les impôts de dépenses. L'article 66 de ladite loi fixe les rapports suivants sur la répartition des recettes provenant de l'impôt de production sur les combustibles :

% 40 à la Direction Générale des Routes (système d'allocation des ressources)

% 22 aux Administrations Locales des Vilayets (Départements)

% 8 aux Municipalités.

Par les chiffres cités en haut, il serait juste de dire que les 30% des recettes proviennent sous forme de financement par voie budgétaire, ceci à cause sans doute de pouvoir constater que les dites parts «sont admises comme dépenses de remboursements dans le budget du Ministère des Finances pour être livrées ultérieurement».

ii — *Impôts sur les moyens de transport routiers :*

Une autre forme de financement par voie d'impôts d'Etat, en dehors des impôts de dépenses, est aussi celle des impôts perçues des moyens de transport routiers au moteur. En effet, la «loi d'impôt sur les moyens de transport routiers au moteur» augmente aussi les ressources de financement qui sont fournies par des impôts d'Etat provenant d'un côté de toutes les voitures privées et d'un autre de

toutes les autres voitures, ceci tout en comblant les lacunes de la loi sur les impôts de dépenses.

b — *Financement par des impôts locaux*

L'Etat utilise en Turquie d'autres ressources de financement sous forme d'impôts locaux, à côté des voies de financement direct par impôts d'Etat présumés en haut. Les impôts de transport que les municipalités prélèvent selon «la loi des revenus des municipalités» datée de 1948 et au No: 5237, viennent en tête dans ce groupe. Ainsi, la Municipalité de chaque Département augmente ses revenus tout en imposant séparément les entrepreneurs qui dirigent les moyens qui profitent des services de transport, et par là crée des possibilités pour faire glisser les services de Municipalité aux secteurs de transportation.

A ce propos, comme nous avons mentionné en haut, au sujet de l'impôt de production sur les transports, les parts d'impôt de production % 8 que les Municipalités prélèvent d'après l'article 66 de la loi sur les impôts de dépenses, constituent un exemple aux ressources de financement provenant du budget général.

c — *Financement par des taxes*

Une des ressources auxquelles l'Etat a recours en Turquie pour couvrir les dépenses de transport, est la politique de taxes qui est appliquée. Nous pouvons examiner ce cas sous deux points de vue :

i — Les taxes prélevées par l'Etat :

Il est possible de parler en Turquie de certaines taxes d'Etats prélevées de ceux qui participent par diverses voies aux services ou aux activités de transport. On ramasse ces taxes en dehors des possibilités de financement que l'Etat cueille de ceux qui exploitent les services de transport ou qui sont les propriétaires de ceux-ci.

On peut généralement classer ces taxes en deux groupes:

Le premier groupe forme, à côté des impôts sur les transports, des taxes prélevées séparément des moyens de transport maritime, ceci correspondant au prix naturel de l'utilisation du littoral de l'Etat.

Quant au deuxième groupe, ce sont des taxes perçues, à travers le pays ou en villes, du trafic qui profite des routes ou des voies ferrées. Ces sommes reçues surtout sur les routes pour causes pénales ou autres, s'élèvent de temps en temps à un niveau assez haut et deviennent pour l'Etat une bonne ressource de recettes.

ii — Les taxes prélevées par les municipalités :

Les municipalités aussi enlèvent en Turquie des taxes, par différentes voies et pour différentes raisons, tout en obligeant les moyens de transport à les payer.

D'un côté, des moyens de transports maritimes au-dessous d'un certain tonnage, qui effectuent un service de transport dans les Départements au littoral du pays, doivent payer de taxes de municipalité.

D'un autre côté aussi, encore les municipalités perçoivent des taxes des bénéficiaires, pour contre balancer certains droits provenant des privilèges qu'elles ont accordés, ceci en raison de laisser le monopole des services de transport à travers les limites de la ville à certaines entreprises effectuant ces activités.

d — *Le «trend» général des revenus que l'Etat peut ramasser*

Nous avons brièvement esquissé, dans les lignes précédentes, les revenus provenant par de principales ressources de financement qui couvriraient en Turquie les services de transports de l'Etat. Si l'on examine la situation du point de vue de l'impôt sur la production prélevé des combustibles et de l'impôt sur les transports, tous les deux occupant une place assez importante dans les recettes publiques, on peut remarquer, ces dernières années, l'évolution suivante <sup>5</sup> (Voir à la page suivante).

Come il ressort nettement des chiffres de ce tableau, les recettes des combustibles et des impôts sur les transports qui forment du point de vue des secteurs de transport les principales ressources de revenu de l'Etat, représentent presque en moyen les 18.5

---

5) Voir : Exposé des motifs du projet de loi budgétaire de l'année 1967, le premier tableau concernant le budget des recettes (p. 190, impôts de dépenses 2).

% des recettes des impôts de dépense. Elles montrent en effet pendant les 2 ou 3 dernières années un grand développement.

*Le développement des impôts de dépenses  
concernant les secteurs de transport*

(en millions de Ltqs et en % des revenus globaux)

Années	Impôt de production provenant des com- bustibles	Impôt sur les transports	Le pourcentage aux impôts de dépenses généraux
1959	220.3	75.7	17
1960	187.4	26.5	18
1961	213.3	65.8	16.4
1962	283.4	62.8	17
1963	337.7	64.6	17
1964	554.7	69.5	25
1965	650	87	24

Malgré les chiffres généraux précités, le degré de bénéfices retirés des différents secteurs de transport de l'Etat sera aussi résumé dernièrement dans les lignes qui suivent :

4 — LE DEGRÉ D'UTILISATION DES RESSOURCES

Il est sûrement sans doute que le problème de financement des secteurs de transports en Turquie est strictement relié au confrontation des dépenses de l'Etat dans ce domaine avec les recettes, en d'autre terme, au degré d'utilisation des ressources de financement qui existent. Il est possible ici de faire une distinction :

*a — Situation dans les secteurs de transports de base*

Une petite comparaison du point de vue des recettes et des dépenses de nos routes et de nos voies ferrées, qui couvrent presque le tout de la structure nationale de transport du pays, soit en matière de trafic et soit en matière de potentiel, pourrait peut-être apporter une certaine lumière à nos observations susmentionnée.

Il est en effet possible de préciser que, les dépenses consacrées aux investissements entrepris dans les secteurs de route et de rail



en Turquie avec les revenus qui y sont alloués, tracent bien le «trend» suivant<sup>6</sup> :

*Aux prix courants*

(millions de Ltqs)

Années	Voies Ferrées		Routes 7)		
	Revenus <i>Revenues</i>	Aides <i>Dépenses</i>	Revenus <i>(allocations)</i>	Aides <i>américaines</i>	Dépenses <i>(paiements)</i>
1950	—	—	65	25	62
1951	—	—	89.4	13	84
1952	190	206	189	9.4	173.5
1953	248	220	223	15	204
1954	—	—	204.4	18	191
1955	362	356	337	8	310
1956	396	396.5	382	0.4	361
1957	500	504	524.4	4.4	489.5
1958	722	700	547.5	2	508
1959	827	882	818	3	727
1960	737	895	865.5	—	805
1961	669	891	913	—	829
1962	684	935.4	882	9	845
1963	811	1045	998	—	981
1964	806	1196	1046.4	—	978
1965	976.5	1238	—	—	—

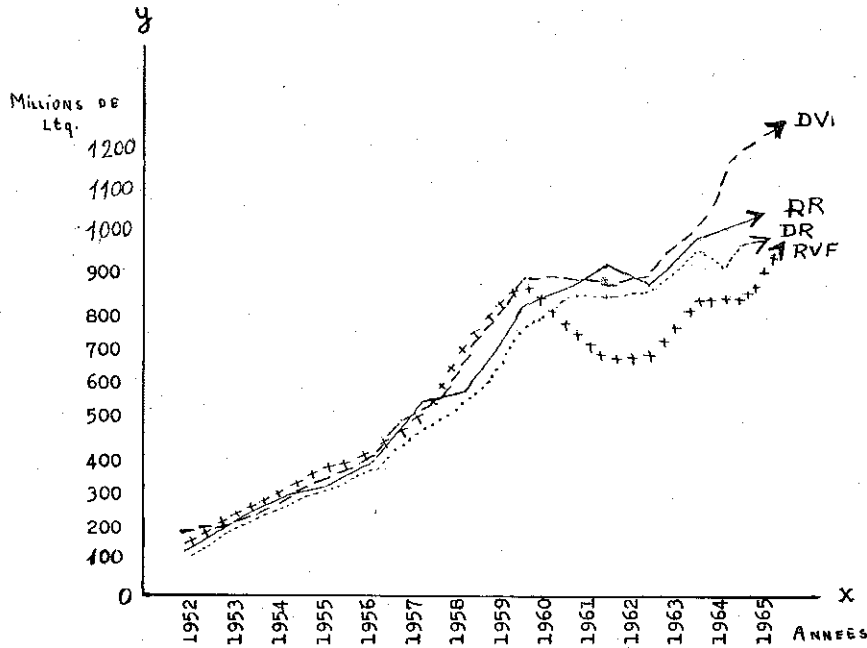
Il ressort de ce tableau que les dépenses effectuées aux chemins de fer dépassaient presque régulièrement les revenus obtenus et l'entreprise responsable de ce secteur ne pouvait plus colmater ce déficit par suite de ses pertes continuelles; quant aux allocations

6) Parmi les chiffres cités dans le tableau, ceux qui intéressent les voies ferrées sont pris, jusqu'à 1956, en partie de mon livre «Economie de transport» (2e édition, 1965, p. 184) et en partie des Résumés de Statistique Annuelle de la T.C.D.D.Y. sur différentes années que j'ai pu trouver, et après 1956, du Résumé du Bulletin Annuel de 1966 de la T.C.D.D.Y. (p. 47, tableau 1). Les chiffres données pour les routes, sont pris du dernier bulletin 1964 de la «Statistique Annuelle des Routes de Turquie» (p. 102, tableau 1).

7) Les chiffres des routes montrent les allocations et les paiements budgétaires de la Direction Générale des Routes. Les aides américaines qui figurent parmi les revenus, y sont ajoutées pour donner une idée sur leurs grandeur et proportion.

(ou revenus) réservés au route, ils dépassaient toujours le total des dépenses. Le graphique qui est en bas, montre en effet nettement la situation :

*Le «trend» des revenus et des dépenses  
dans les voies ferrées et les routes  
entre 1954-1965*



DVF : Dépenses des voies ferrées

RVF : Revenus » » »

DR : Dépenses des routes

RR : Revenus des routes :

Comme il est indiqué dans le graphique, nos voies ferrées et nos routes montrent en Turquie, sauf les ressources (les revenus) des voies ferrées depuis 1959, environ un «trend» parallèle au point de vue des dépenses et des revenus. Seul le déficit de dépenses-revenus rencontré dans nos voies ferrées depuis 1959, s'augmente réguli-

èrement, malgré l'arrêt relatif en 1963. Il est possible cependant de réfléchir que le déficit des chemins de fer pourrait être diminué, si l'on pourrait continuer au même rythme, étant donné que la vitesse d'accélération dans les revenus se montre plus accentuée par rapport à la propension d'accroissement des dépenses dans ce domaine.

La seule différence structurelle visible en Turquie entre les voies ferrées et les routes, est le fait que les premières assument, surtout après 1959, un excès de dépenses qui dépassent de plus en plus extensivement le niveau des revenus, tandis que les routes obtiennent au contraire presque continuellement des excès de revenus ou ressources. Il est sûr que la compétition connue entre les deux secteurs crée ce résultat. Ce qui est à désirer, c'est de colmater le plus possible cette lacune.

*b — Niveau obtenu selon les objectifs du Premier Plan  
Quinquennal*

La direction des courbes tracées dans le graphique précédant montre, malgré la contraction relative du trend après 1945, que les dépenses entreprises depuis 1945 dans les chemins de fer en général dépassent les revenus obtenus d'une façon de plus en plus extensive. De même, les revenus excédentaires qui proviennent continuellement des services de transports routiers, paraissent à partir de 1959 au-dessous du niveau des dépenses des voies ferrées - sauf l'année 1961- mais bien au-dessus du niveau des revenus de ces dernières surtout entre 1959-1963.

En effet les montants prévus comme des investissements consacrés aux voies et aux moyens de transports dans le Premier Quinquennal, s'élevaient aux chiffres susmentionnés <sup>8</sup>.

Les sommes des investissements prévus dans le Premier Plan Quinquennal de Développement s'élevaient, d'après les chiffres officiels, aux niveaux suivants:

8) Voir le Premier Plan Quinquennal de Développement (1963-1967), pp. 390-391, tableaux 297/3 et 298 et les pages 157-158 de cet article.

## Financement des Transports

(En millions de Ltqs)

En 1963	1045
» 1964	1172
» 1965	1275
» 1966	1629
» 1967	1993
Total général	7073

Pourtant, selon le Programme pour 1967, les investissements incorporés dans les programmes pour les années 1966 et 1967, et ceux du secteur de transport réalisables pour les années 1963-1965, montraient du point de vue de consécration aux secteurs publics et privés le «trend» suivant, ceci tout en dépassant évaluations du Premier Plan Quinquennal de Développement :

*Investissements des secteurs de transport*

(en millions de Ltqs)

	Réalisation			Programme		Total
	1963	1964	1965	1966	1967	
Secteur public	1233	1000	1145	1554	1591	6523
Secteur privé	200	300	450	500	750	2200
Total	1433	1300	1595	2054	2341	8723

Comme les chiffres cités dans les tableaux précédents montrent clairement, les sommes réservées pour les investissements fixés pour 5 ans s'élèvent au bout de cette période aux 8.723 millions de Ltqs, ce qui donne environ 9 milliards (les chiffres des années 1966 et 1967 n'étant pas réalisés d'une façon certaine, il est possible d'ajouter sans hésitation que ce total dépasserait facilement les 9 milliards de Ltqs).

## CONCLUSION

On s'est efforcé, par des explications soulevées jusqu'ici, de s'arrêter sur les éléments économiques importants du problème de financement dans les transports modernes et d'exposer par là la situation dans laquelle pourrait se trouver notre pays.

Il a été persuadé que, les investissements orientés vers le secteur de transport en Turquie dépassaient à la fin de la période du Premier Plan Quinquennal de Développement les 9 milliards de Ltqs, et que les investissements du secteur public arrivaient par là à un niveau presque triple de celui du secteur privé.

Il va de soi ainsi que le problème de financement des investissements des voies et des moyens de transport en Turquie, ne pourraient nécessairement se réaliser dans ce cas que par de recettes budgétaires. Mais, les tableaux et le graphique préparés dans les pages précédentes dévoilent clairement que les dépenses de transport en Turquie ne peuvent pas être contre-balançées facilement au moyen de ces recettes budgétaires. N'ayant pas eu encore le Deuxième Plan Quinquennal de Développement sous la main, nous ne pouvons exprimer aucune connaissance ou estimation à ce propos sur les «projections» officielles y concernant.

Mais nous pouvons cependant aboutir ici à certains résultats à ce sujet, tout en nous basant sur les caractères essentiels que nous avons tâché à présumer dans les pages précédentes et en nous rappelant que les dépenses des voies ferrées et des routes en Turquie représentent environ les 2/3 du total des investissements des secteurs de transport en général.

1 — D'abord, si nous prenons en considération pour les années prochaines l'avantage des activités publiques dans les secteurs de transport et l'importance du facteur d'intérêt public dans presque tous les secteurs de transport nationaux, nous pouvons facilement dire que le déficit des investissements de transport semble manifester un caractère durable. Il est donc évident que «le principe de financement par l'Etat» se revêtit d'une caractéristique dominante dans notre pays, comme c'est le cas dans toutes les collectivités en voie de développement économique.

2 — Du reste, quand on examine «les objectifs et la stratégie» du Deuxième Plan Quinquennal de Développement, on précise que «le financement par aides extérieures ne pourrait dépasser les 2%

\*) Voir le Programme de Développement pour 1967, publication de l'OPE. Premier Plan Quinquennal (1963-1967), p. 316, tableau 256. Ces chiffres expriment la somme des dépenses d'investissements monétaires et des crédits de projets.

du produit national brut (GNP)» et que, pour obtenir les 7% de coefficient d'accroissement annuel envisagé par le Plan, «un niveau de 22.5% de GNP serait attendu pour les investissements». Il a été formulé aussi qu'enfin «les 20.5%» de ces derniers seraient fournis» par des épargnes internes et les 2%... par des emprunts externes en forme de crédit de développement à long terme et à taux pas élevé».

Dans ces conditions, si d'un côté l'artère budgétaire constitue la base des ressources d'épargne pour financer les investissements des secteurs de transport pour arriver aux objectifs du Deuxième Plan, d'un autre les chiffres du dernier tableau précité mettent aussi en lumière que les investissements du secteur privé s'approchent par exemple en 1967 aux 50 % des investissements publics et aux 32 % des investissements totaux. Si ce développement pourrait continuer dans la durée du Deuxième Plan Quinquennal, la part de participation du secteur privé au mécanisme de financement national de transport dépendrait aussi, dans la prochaine période du Plan, en grande partie des épargnes internes, puisque les routes absorbent par exemple en 1967 presque les 75 % des investissements globaux<sup>10</sup> et que les investissements d'infra-structure en ce secteur surpassent de beaucoup ceux sur les moyens de transports en général. Il en ressort alors comme une nécessité que le secteur privé doit prendre une part active dans le financement de ce secteur de transport.

3 — Le principe de dépendance des ressources étrangères en vue de financement des secteurs de transport étant ainsi affaibli, il serait logique de penser dans notre pays aux méthodes comme l'obligation pour le secteur privé de participer par voie fiscale ou autre à ces larges dépenses, ceci du point de vue de financement des investissements soit des routes ou soit des moyens de transports, malgré que le centre de gravité apparaisse du côté du secteur public. Tout en allant particulièrement à ce système dans nos transports routiers, nous pourrions ainsi, nous le croyons, éviter même relativement soit-il, la situation avantageuse en face des autres secteurs de transport (les rails) d'un secteur d'action (tel que les routes) occupant la plus importante place dans nos secteurs nationaux de transport et profitant ainsi d'une position de concurrence imparfaite.

4 — Nous devons aussi ajouter finalement qu'il faut chercher les moyens d'augmenter les revenus des secteurs de transport, si l'on veut vraiment atteindre les objectifs résumés dans les pages précédentes. Il serait aussi sans doute une solution incontestable de pouvoir profiter de l'épargne nationale, pour tâcher à parvenir au niveau de balance des paiements envisagé dans la période du Troisième plan Quinquennal, et à revenir au système normal de crédit, tout en s'échappant du mécanisme de crédit de développement à long terme et à un taux assez bas provenant des ressources externes. A côté de cette voie de financement, le développement des investissements publics et privés paraît aussi comme un objectif double. Outre cela, il serait en même temps nécessaire d'admettre comme condition «sine qua non» le fait de prendre des mesures de réorganisation et de transformer ainsi ces entreprises en unités économiques productives, tout en évitant autant que possible les dépenses irrationnelles.

Nous croyons que les ressources de financement des investissements orientés à nos secteurs de transport, ne pourraient réaliser leurs fonctions productives que dans les rapports où elles se rapprocheraient de ces objectifs résumés dans les pages précédentes.

---

10) Voir le Programme de l'année 1967 de l'OPE (1963-1967), p. 317, tableau 258 (les routes absorbant en somme les 1.765 millions des investissements d'infrastructure, le total général des investissements sur les secteurs de transport s'élevant au 2341 millions Ltqs.

*Principaux ouvrages  
et publication diverses utilisés*

A — OUVRAGES DE BASE

- Barda, S. : «Economie de transport» (en turc, 2e édition, İst. 1965)
- Bigham, T.C. : «Transportation, Principles and Problems», (New York, 1947)
- Bonavia, M.R. : «The Economics of Transport», London, 1954)
- Fair, M.L. and Williams Mr. E. W. : «Economics of Transportation», (New York, 1950)
- Johnson, E.R. : «Government Regulation of Transportation», (New York, 1958)
- Locklin, P. : «Economics of Transportation», (Chicago, (Chicago, 1947)
- Mans, Sir Osburn : «International Sea Transport», (London, 1945)
- McDawell, Carl E. and Helen M. Gibbs : «Ocean Transportation», (New York, 1954)
- Milne, A.M. : «The Economics of Inland Transport», (London, 1955)
- Parmelee, U. : «The Modern Railway», (New York, 1940)
- Pirou, G. : «Traité d'économie Politique : Transport» (Tome I, Vol. III, Paris, 1942)
- Ponsonby : «London's Passengers Transport Problem», (London, 1950)
- Schumer, L.A. : «The Elements of Transport», (London, 1955)
- Symposium International de Bruxelles : «Symposium International sur la théorie et la pratique dans l'économie de transports», (Publication de CEMT, conférence Européenne des Ministres de Transports, Strasbourg, 1965)
- Tripp, H.A. : «Road Traffic and its Control», (London, 1938)
- Tütengil, C.O. Dog.Dr. : «Les routes de la Turquie, du point de vue économique et social» (en turc, İst., 1961)
- Walker, G. : «Road and Rail, an Enquiry into the Economics of Competition and State Control», (London, 1947)
- Westmeyer, R.E. : «Economics of Transportation», (New York, 1952)
- Wilson, G.L. Huebner. : «Transportation, Economic Principles and Practices», (London, New York, 1940)



## B — AUTRES PUBLICATIONS

*(brochures, revues,  
articles et autres)*

- Annual Bulletin of  
Transport Statistics for  
Europe : Publication du Département des Transports de  
la Commission Economique Européenne des N.U.
- Bayçu, O. : «Les routes en Turquie», (Brochure en turc, An-  
kara, 1957)
- Bulletin mensuel : Publication de la Banque Centrale de la Répub-  
lique de Turquie.
- Bulletin mensuel de  
Statistique : Publication de l'Institut de Statistique de l'Etat.
- Bulletin, Officiel, des  
Routes de la Turquie : Publications du Ministère des Travaux Publics :  
Direction Générale des Routes.
- Etat-majeur général Turc : «Comment la mobilisation des transports doit-  
elle être préparée et appliquée pendant la paix?». (br. en turc, Anara, 1951),
- Haurath, J.J. Prof. : «Rapport sur les ports de la Turquie», (Ist.,  
1957)
- Interstate Commerce  
Commission : «Annual Reports»
- Plans et Programmes : Publications de l'OPE (Organisation de Planifi-  
cation de l'Etat) 1963-1967 (Premier Plan Quin-  
quennal)
- Railways Year Book : (Publications de la Fédération Internationale des  
Routes).
- Rapports et différentes  
études de la Banque  
Maritime de Turquie : Rapports et différentes études de la Banque  
Maritime de Turquie.
- Résumé de Statistiques des  
chemins de fer : Publication de l'Administration des chemins de  
fer de l'Etat (en turc).
- Revue des chemins de fer : Publication de l'Administration des chemins de  
fer de l'Etat (en turc).
- Revue des Travaux Publics : Brochure en turc publiée à l'occasion du 14e  
Anniversaire de la République, Anara, 1937.
- Statistiques Annuelles des  
Routes de la Turquie : Publication de la Direction Générale des Routes  
(Ministère des Travaux Publics de Turquie).