

JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

MARCEL BARINCOU

Chronique des transports

Journal de la société statistique de Paris, tome 65 (1924), p. 197-209

http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1924__65__197_0

© Société de statistique de Paris, 1924, tous droits réservés.

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

NUMDAM

Article numérisé dans le cadre du programme
Numérisation de documents anciens mathématiques

<http://www.numdam.org/>

V

CHRONIQUE DES TRANSPORTS

France. — Les résultats de l'exploitation des grands réseaux en 1922 et 1923.

I. LES RECETTES D'EXPLOITATION. — Le *Journal Officiel* du 19 janvier 1924 a publié le tableau comparatif des recettes d'exploitation réalisées par les grands réseaux pendant les années 1922 et 1923.

Ce tableau, reproduit ci-dessous, fait ressortir, pour l'ensemble des réseaux, un total de recettes d'exploitation de 7.146 millions en 1923 contre 6.750 millions en 1922, soit une augmentation de 396 millions (5,87 %); cette augmentation, en 1923, par rapport à 1920, est de 1.395 millions (24 %).

Réseaux	Recettes d'exploitation		Augmentation en 1923	
	1923	1922	sur les recettes	%
Etat	1.054.818.000	999.421.000	55.397.000	5,54
P.-L.-M.	1.912.620.000	1.763.152.000	149.468.000	8,47
Nord	1.196.670.000	1.138.332.000	58.338.000	5,12
P.-O.	997.653.000	917.817.000	79.836.000	8,69
Est	1.021.747.000	1.016.977.000	4.770.000	0,47
Midi (1)	448.498.900	423.055.000	25.443.900	6,01
A.-L.	514.138.000	491.147.000	22.991.000	4,68
Ensemble	7.146.144.900	6.749.901.000	396.243.900	5,87

Ces recettes se répartissent comme suit entre les diverses catégories du trafic.

Réseaux	Voyageurs		Bagages G. V.		Petite vitesse		
	en millions de francs	Proportion des recettes d'exploitation du réseau	en millions de francs	Proportion des recettes d'exploitation du réseau	en millions de francs	Proportion des recettes d'exploitation du réseau	
	—	%	—	%	—	%	
1922							
Etat	278,9	27,9	149,6	14,9	570,9	57,2	
P.-L.-M.	445,6	25,3	242,7	13,8	1.074,9	60,9	
Nord	276,8	24,3	106,4	9,4	755,1	66,3	
P.-O.	246,4	26,8	135,0	14,7	536,4	58,5	
Est	193,1	18,9	96,8	9,5	727,1	71,6	
Midi	116,9	27,6	47,0	11,1	259,2	61,3	
A.-L.	85,5	17,4	21,7	4,4	383,9	78,2	
1923							
Etat	297,4	28,2	175,0	16,6	582,4	55,2	
P.-L.-M.	492,3	25,7	261,2	13,7	1.159,1	60,6	
Nord	287,5	24,0	95,3	8,0	813,9	68,0	
P.-O.	268,4	26,9	144,9	14,6	584,4	58,5	
Est	206,6	20,2	80,4	7,9	734,7	71,9	
Midi	123,3	27,5	49,7	11,1	275,5	61,4	
A.-L.	85,5	16,6	25,4	5,0	403,2	78,4	
Ensemble... {	1922.	1.643,2	24,4	799,2	11,8	4.307,5	63,8
1923.	1.761,0	24,6	831,9	11,7	4.553,2	63,7	

(1) En ce qui concerne le réseau du Midi, le *Journal officiel* du 19 janvier 1924 indique pour 1922 et 1923 des chiffres de recettes de 490 millions et 462 millions, qui comprennent l'impôt sur les transports, contrairement aux indications fournies pour les autres réseaux.

II. LE TRAFIC. — 1° *La longueur moyenne exploitée n'a augmenté en 1923 que pour trois réseaux : l'Etat (38 km.), le Midi (45 km.), et le réseau A.-L. (34 km.).*

Années	Etat	P.-L.-M.	Nord	P.-O.	Est	Midi	A.-L.	Ensemble
1922	9.011	9.781	3.830	7.469	5.027	4.117	2.228	41.463
1923	9.049	9.781	3.830	7.469	5.027	4.162	2.268	41.580

2° *Le tonnage des marchandises transportées en petite vitesse s'élevait pour l'ensemble des réseaux à 191.611.908 tonnes en 1921; on enregistre en 1922 une augmentation de 29 millions de tonnes environ (15 %), en 1923, l'augmentation par rapport à 1921 atteint 30 %.*

Le tableau ci-dessous donne la comparaison de ces transports pour les années 1922 et 1923.

Réseaux	1922	1923	Augmentation ou diminution en 1923	
	tonnes	tonnes	tonnes	%
Etat	24.783.723	30.711.709	5.927.986	23,9
P.-L.-M.	34.910.000	44.427.360	9.517.360	27,3
Nord	48.218.756	55.660.000	7.441.244	15,4
P.-O.	18.518.437	20.400.000	1.881.563	10,2
Est	39.258.399	43.000.000	3.741.601	9,5
Midi	13.402.985	15.011.989	1.609.004	12,0
A.-L.	41.616.120	40.000.000	— 1.616.120	— 3,8
Ensemble	220.708.420	249.211.058	28.502.638	12,9

3° *Le nombre des voyageurs transportés. — L'accroissement du nombre des voyageurs transportés était en 1922 par rapport à l'exercice précédent de 10 % environ. En 1923, on enregistre une nouvelle augmentation de 8,2 %.*

Réseaux	1922	1923	Augmentation en 1923	
			Voyageurs	%
Nord	138.200.000	150.000.000	11.800.000	8,5
Est	114.300.000	126.000.000	11.700.000	10,2
P.-L.-M.	115.600.000	128.139.000	12.539.000	10,8
P.-O.	77.900.000	82.766.000	4.866.000	6,2
Midi	33.700.000	35.914.000	2.214.000	6,5
Etat	166.700.000	177.696.000	10.996.000	6,6
A.-L.	78.183.000	84.000.000	5.817.000	7,5
Ensemble	724.583.000	784.515.000	59.932.000	8,2

III. LES DÉPENSES D'EXPLOITATION. — Les dépenses s'étaient élevées en 1921, pour l'ensemble des réseaux, à 7.268 millions; elles n'atteignaient en 1922 que 6.545 millions, soit une compression de 10 % environ; en 1923, par suite de l'élévation des prix des combustibles et des matières d'entretien et de l'accroissement du trafic, le chiffre des dépenses accuse par rapport à l'année précédente une augmentation de 220 millions (3,2 %) dont nous donnons ci-dessous le détail. Il faut noter que cette augmentation des dépenses est légèrement inférieure à l'accroissement du chiffre des recettes totales qui est passé de 6.949 millions en 1922 à 7.401 millions en 1923, soit un accroissement de 452 millions (6,5 %).

Réseaux	Dépenses d'exploitation		Différence par rapport à 1922	
	1922	1923	en millions	%
Etat	1.194	1.257	+ 63	5,2
A.-L.	483	480	— 3	»
Nord	1.051	1.109	+ 58	5,5
Est	848	877	+ 29	3,4
P.-L.-M.	1.599	1.673	+ 74	4,6
P.-O.	911	918	+ 7	0,7
Midi	459	451	— 8	— 1,7
Ensemble	6.545	6.765	+220	3,2

IV. PRODUIT NET ET COEFFICIENT D'EXPLOITATION. — Pour l'ensemble des réseaux, la comparaison des recettes totales et des dépenses d'exploitation faisait ressortir, en 1921, une insuffisance de 900 millions environ :

Recettes totales (millions).....	6.369
Dépenses d'exploitation (millions)	<u>7.268</u>
Insuffisance d'exploitation (en millions).....	899

En 1922, grâce à l'accroissement des recettes et à la compression des dépenses, l'exploitation se traduisait par un produit net de 404 millions; en 1923, malgré l'augmentation des dépenses, ce produit net est porté à 636 millions, seul le réseau d'Etat accuse un excédent des dépenses d'exploitation sur les recettes totales.

Le coefficient d'exploitation moyen est passé de 114,1 % en 1921, à 94,2 % en 1922 et à 92,5 % en 1923.

En 1921, le réseau de l'Est avait seul un coefficient d'exploitation inférieur à 100 %; en 1922, les réseaux d'Etat et du Midi et en 1923 le réseau d'Etat ont seuls encore des coefficients d'exploitation supérieurs à 100 %.

Réseaux	Produit net			Coefficient d'exploitation		
	1921	1922	1923	1921	1922	1923
				%	%	%
Etat	440	152	163	143,6	114,6	114,9
A.-L.	78	38	65	117,3	92,7	88,0
Nord	75	108	129	107,6	90,6	89,5
Est	5	189	185	99,4	81,7	82,6
P.-L.-M.	62	207	283	103,7	88,5	85,5
P.-O.	170	30	112	118,4	96,8	89,1
Midi	79	16	25	118,8	103,6	95,8
Ensemble	<u>899</u>	<u>404</u>	<u>636</u>	<u>114,1</u>	<u>94,2</u>	<u>91,4</u>

V. CHARGES DU CAPITAL ET AUTRES PRÉLÈVEMENTS. — Le montant du capital réalisé en obligations et en bons par les réseaux s'établit comme suit :

Réseaux	Total au 31 décembre 1920	Capital réalisé pendant l'année		
		1921	1922	1923
		francs	francs	francs
Nord	3.365.793.547,81	686.092.400	713.141.160	410.259.280
Est	2.927.881.146,97	237.993.340	298.870.180	248.915.440
P.-L.-M.	6.585.589.692,43	1.427.762.800	785.190.990	557.734.150
P.-O.	3.503.219.177,35	628.855.300	932.123.200	637.930.720
Midi	2.036.239.092,98	332.870.020	451.942.370	359.337.840
Etat	3.209.714.298,98	1.168.000.000	964.000.000	1.017.000.000
A.-L.	»	60.000.000	132.000.000	112.000.000
Ensemble ..	<u>21.628.436.956,52</u>	<u>4.541.573.860</u>	<u>4.277.217.900</u>	<u>3.343.177.430</u>

Total des capitaux réalisés en 1921, 1922 et 1923. 12.161.969.190 francs.

Pour les réseaux d'Etat et d'A.-L., les sommes rapportées ci-dessus, pour les années 1921 à 1923, représentent les avances faites par le Trésor, ces réseaux n'ayant pas effectué eux-mêmes leurs emprunts.

Pour l'ensemble des réseaux, les charges d'emprunts et autres prélèvements divers ont atteint pour les exercices susvisés :

Réseaux	Charges du capital et autres prélèvements			Accroissement en 1923 par rapport			
	1921	1922	1923	à 1921		à 1922	
	(en millions)			millions	%	millions	%
Etat (1)	202	231	297	95	47,3	66	28,6
A.-L. (1).....	»	6	62	62	»	56	»
Nord	172	227	303	131	76,1	76	33,4
Est	164	197	207	43	26,1	10	5,0
P.-L.-M.	345	451	478	133	38,5	27	5,9
P.-O.	199	267	282	83	41,7	15	5,6
Midi	107	140	153	46	43,0	13	9,3
Ensemble	1.189	1.519	1.782	593	49,8	263	17,3

Les accroissements des recettes et les compressions de dépenses réalisés depuis 1921 n'ont pu compenser l'augmentation des charges, il en est résulté une insuffisance qui atteint, pour l'ensemble des réseaux, 2 088 millions en 1921, 1 114 millions en 1922 et 1 203 millions en 1923.

VI LA SITUATION DU FONDS COMMUN. — Par suite de la mise en vigueur, à la date du 1^{er} janvier 1921, du nouveau régime des chemins de fer, les insuffisances d'exploitation ont été supportées par le fonds commun prévu à l'article 13 de cette convention.

Pour couvrir ces insuffisances, des avances ont été faites au fonds commun soit directement par le Trésor, soit par les réseaux, pour le compte de l'Etat, le Trésor ayant avancé les sommes nécessaires pour couvrir les déficits des réseaux de l'Etat et d'Alsace et de Lorraine, et ayant demandé aux réseaux concédés de faire les avances nécessaires pour couvrir leurs propres déficits.

Les versements faits pour le compte du fonds commun se sont ainsi élevés à :

1^o *Avances faites par les réseaux pour le compte de l'Etat et dont les charges sont assurées par ce dernier jusqu'en 1927 (avances couvertes par des émissions d'obligations).*

Réseaux	1921	1922	1923	Total
	(en millions de francs)			
Nord	247	119	178	554
Est	159	7	22	221
P.-L.-M.	407	244	195	831
P.-O.	369	237	170	821
Midi	186	156	128	482
Totaux	1.368	763	693	2.909

2^o *Avances faites en capital par le Trésor pour couvrir les insuffisances des réseaux de l'Etat et d'Alsace-Lorraine*

Réseaux	1921	1922	1923	Total
	(en millions de francs)			
Etat	642	383	460	1.485
Alsace-Lorraine	78	»	50	128
Totaux....	720	383	510	1.613

Ainsi qu'il est rappelé ci-dessus, l'Etat a pris en charge jusqu'en 1927 les annuités des avances faites par les réseaux au fonds commun. Ces annuités sont payées le

(1) Ainsi qu'il est dit plus haut, les réseaux d'Etat et d'A.-L. n'ont pas effectué d'emprunts contrairement aux réseaux concédés, mais ont reçu des avances du Trésor pour faire face aux besoins de leur trésorerie. Dans la comparaison des chiffres des charges, il y a lieu de noter que les intérêts de ces avances du Trésor sont comptés à un taux inférieur à celui auquel les réseaux concédés ont pu emprunter.

31 décembre de l'année qui suit celle où les avances ont été faites, les annuités ont été évaluées aux chiffres provisoires ci-après :

Réseaux	Annuités payées	
	au 31 décembre 1922.	au 31 décembre 1923
Nord	22.438.900	34.010.900
Est	14.118.000	14.742.000
P.-L.-M.	33.900.000	53.700.000
P.-O.	35.439.300	56.135.300
Midi	15.383.000	29.843.800
Totaux.....	121.279.200	188.432.000

VII. L'AUGMENTATION DES TARIFS. — Lors de la discussion du nouveau régime des chemins de fer devant le Sénat, il avait été admis que, par une diminution progressive des déficits, l'équilibre des recettes et des dépenses serait atteint en 1927.

Des déclarations faites devant cette assemblée (*Journal officiel* du 9 juillet 1921, p. 1577), il résulte que le montant total des déficits prévus pour les années 1921 à 1927 devait être de 6 milliards environ, les annuités cumulées correspondantes à verser par le Trésor au fonds commun atteignant 1.690 millions, à savoir :

En 1922.....	121 millions
En 1923.....	217 —
En 1924.....	287 —
En 1925.....	333 —
En 1926.....	358 —
En 1927.....	373 —

Nous avons vu plus haut que la régression des déficits a cessé en 1923; l'augmentation des charges et du prix des matières premières, l'accroissement des dépenses de personnel résultant des nouvelles dispositions concernant les indemnités de résidence et de charges de famille faisaient prévoir pour 1924 une nouvelle aggravation du chiffre du déficit. Ce déficit était évalué à plus de 1.700 millions.

Pour remédier à cette situation financière dangereuse pour leur crédit et celui de l'Etat, les réseaux ont soumis au ministre des Travaux publics des propositions tendant à une nouvelle majoration des tarifs de base de 80, 70 et 60 % suivant les classes, pour les voyageurs, et de 40 % pour les marchandises.

Après examen de ces propositions, le Conseil supérieur des Chemins de fer, en vertu des pouvoirs qu'il tient de l'article 17 de la Convention du 28 juin 1921, s'est prononcé, dans sa séance du 6 février 1924, pour les majorations ci-après :

Voyageurs : 90 % en 1^{re} classe,
 — 85 % en 2^e classe,
 — 80 % en 3^e classe;
Militaires et marins voyageant à leurs frais : 55 % en 3^e classe;
Marchandises : 30 %.

Aux termes de l'article 17 de la Convention relative au nouveau régime des chemins de fer « les augmentations de tarifs proposées par le Conseil supérieur seront applicables de plein droit si le Ministre des Travaux publics, après avis du Ministre des Finances, n'y fait pas opposition dans le délai d'un mois.

« Toutefois, si du 1^{er} janvier 1921 au 31 décembre 1926, lesdites augmentations dépassent les maxima du cahier des charges de plus de 180 % pour les marchandises ou de plus de 100 % pour les voyageurs, elles seront applicables, à titre temporaire, dans les conditions qui viennent d'être indiquées, mais elles devront être soumises à la ratification du Parlement. »

Conformément à ces dispositions, après avis du ministre des Finances (et délibération en Conseil des Ministres), le ministre des Travaux publics a fait connaître aux réseaux qu'il ne faisait pas d'opposition à l'application des augmentations de tarifs proposées par le Conseil Supérieur; sous réserve toutefois que certains tarifs

de base seraient retouchés pour atténuer l'effet des nouvelles majorations (abonnements, billets de famille, voyageurs de commerce, denrées de première nécessité).

Les nouveaux tarifs, autres que ceux à retoucher, sont entrés en vigueur le 10 mars 1924.

Par rapport aux tarifs de base et aux tarifs des cahiers des charges, les majorations en vigueur s'établissent comme suit :

Désignation	Tarifs ordinaires des cahiers des charges	Tarifs perçus avant 1 ^{re} majoration (tarifs de base)	Majoration des tarifs de base			Majorations cumulées, pourcentage d'augmentation		Majorations par rapport aux prix perçus avant le 10 mars 1924
			Loi du 31 mars 1918	Loi du 14 févr. 1920	Majorations du 10 mars 1924	par rapport aux tarifs des cahiers des charges	par rapport aux tarifs de base	
			%	%	%	%	%	
A) <i>Voyageurs :</i>	0,10	0,10						
1 ^{re} classe.	0,10	0,10	25	55	90	170	170	50
2 ^e classe.	0,075	0,0675	25	50	85	160	134	48,6
3 ^e classe.	0,055	0,044	25	45	80	150	100	47,1
B) <i>Militaires et marins voyageant aux frais de l'Etat :</i>								
1 ^{re} classe.	0,025		25	55	90	170		50
2 ^e classe.	0,01875		25	50	85	160		48,6
3 ^e classe.	0,01375		25	45	80	150		47,1
C) <i>Militaires et marins voyageant à leurs frais :</i>								
1 ^{re} classe.	0,025		»	55	90	145		58
2 ^e classe.	0,01875		»	50	85	135		56,7
3 ^e classe.	0,01375		»	45	80	100		37,9

Pour les marchandises les tarifs de base sont dans l'ensemble inférieurs aux tarifs des cahiers des charges. La nouvelle majoration ajoutée aux précédentes majorations de 25 et 115 % portent le total de l'augmentation à 170 %. Par rapport aux prix perçus avant le 10 mars, la nouvelle majoration est de 12,6 %.

Ainsi que nous l'avons vu plus haut, les taux limites fixés par l'article 17 de la convention de 1920 sont de 100 % pour les voyageurs et de 180 % pour les marchandises. Les nouveaux prélèvements de tarifs devront donc être soumis à la ratification du Parlement pour les tarifs voyageurs en 1^{re} et 2^e classe et pour les tarifs militaires et marins, sauf pour ceux de 3^e classe voyageant à leurs frais.

Quel produit peut-on attendre de ces nouvelles majorations ?

Nous avons vu plus haut que les prévisions de l'exercice 1924, en ne tenant pas compte des nouveaux relèvements de tarifs, envisageaient un déficit de 1.700 millions environ pour l'ensemble des réseaux. D'après certaines évaluations, le relèvement de recettes attendu des nouvelles majorations serait de 1.500 millions environ, la différence avec le déficit prévu devant être couverte par des économies à réaliser par les réseaux.

Il va de soi que cette évaluation ne peut être qu'indicative, surtout si elle est basée sur l'application des nouveaux coefficients de majoration aux chiffres des recettes réalisées en 1923 ou prévues pour 1924.

Notons cependant que les recettes réalisées du 1^{er} janvier au 7 avril 1924 présentent par rapport à la période correspondante de 1923 une plus-value de 217 millions pour l'ensemble des réseaux, dont 98 millions pour la période du 1^{er} janvier au 10 mars pendant laquelle les majorations nouvelles n'ont pas joué.

VIII. — Pour terminer cette revue rapide de l'exploitation des sept grands réseaux de chemins de fer, nous résumons dans le tableau ci-dessous les résultats financiers des années 1921, 1922 et 1923 (chiffres en millions de francs).

Re seaux	Recettes totales (recettes d'exploitation et recettes diverses)			Dépenses			Produit net (col. 1 — col. 2)			Charges du capital et autres prélèvements			Insuffisances ou excédents (col. 4 — col. 3)		
	col. 1			col. 2			col. 3			col. 4			col. 5		
	1921	1922	1923	1921	1922	1923	1921	1922	1923	1921	1922	1923	1921	1922	1923
Etat..	1 009	1.042	1 094	1.449	1 194	1.257	— 440	— 1 12	— 163	202	231	297	— 642	— 383	— 460
A L	430	521	545	528	483	480	— 78	38	65	»	6	65	78	+	32
Nord	985	1.159	1 238	1 060	1 051	1 109	— 75	108	129	172	227	309	— 247	— 119	— 180
Est	910	1 017	1 062	905	848	877	5	189	185	164	197	207	— 159	— 7	— 22
P.-L. M.	1.671	1 806	1.956	1 733	1 599	1 673	— 62	207	283	345	451	478	— 407	— 244	— 195
P. O.	924	941	1 030	1.094	911	918	— 170	30	112	199	267	292	— 369	— 237	— 180
Midi	420	443	476	499	459	451	— 79	— 16	25	107	140	148	— 136	— 156	— 123
Totaux.	6 369	6.949	7 401	7 268	6 545	6 765	— 899	404	636	1.489	1.519	1.796	— 2 088	— 1 763	— 1.160

Etranger. — GRANDE-BRETAGNE. — La publication récente des « Railways returns » donne les résultats statistiques de l'exploitation des compagnies de chemins de fer de Grande-Bretagne pour 1922. Ces résultats ne comprennent pas l'Irlande.

Désignation	1922	Différence par rapport à l'année 1921	
		en faveur de 1922	En faveur de 1921
Milles en exploitation.....	51.586	109	»
Dépenses de capital.....	£ 1.174.479.870	3.575.405	»
Recettes totales d'exploitation... £	219.330.693	1.533.702	»
Dépenses	£ 174.844.342	— 51.923.118	»
Produit net.....	£ 44.486.351	53.456.820	»
Parcours des trains :			
Voyageurs (milles).....	239.440.135	34.024.165	»
Marchandises (milles).	131.907.631	22.199.848	»
Voyageurs transportés :			
Non compris les abonnements....	1.194.682.116	»	34.741.396
Y compris les abonnements (1) . .	1.748.956.116	»	37.741.396
Marchandises transportées (non compris le bétail) (tonnes).....	301.625.608	83.744.325	»
Bétail transporté (nombre).....	16.696.452	»	76.087
Tonnage total transporté (tonnes).	319.934.074	89.148.192	»
Tonnage total transporté à 1 mille.	16.798.714.978	3.509.729.210	»

Le trafic. — L'année 1922, par rapport à 1921, marque une diminution générale du nombre des voyageurs transportés, sauf une légère augmentation du nombre des abonnements en 3^e classe (695.756 contre 693.237). Le nombre des billets ordinaires ou de travailleurs, sensiblement égal à celui de 1913, accuse une diminution de 2,83 % par rapport à 1921. Le nombre total des abonnements, sans distinction de classe, fléchit de 928.746 à 923.790 (584.209 en 1919).

La répartition entre les diverses classes du trafic voyageurs et de la recette correspondante s'établit comme suit :

Classes	Nombre de voyageurs		Recettes voyageurs	
	1921	1922	1921	1922
—	%	%	%	%
1 ^{re} classe.	6,16	5,92	12,02	11,49
2 ^e classe.	3,38	3,34	2,21	2,31
3 ^e classe.	90,46	90,74	85,77	86,20

Le trafic voyageurs, sensiblement égal à 1913, est encore très inférieur à celui des années 1919 et 1920 où le nombre des billets délivrés dépassait 1.500 millions et 2 milliards en y comprenant les voyages d'abonnés.

(1) Dans ces chiffres, les abonnements sont comptés pour 600 voyages.

Le tonnage transporté, encore inférieur de 20 % aux chiffres de 1913, est sensiblement égal à ceux de 1919 et 1920 et accuse par rapport à 1921 une augmentation de 38,6 %; pour le tonnage transporté à 1 mille, cette augmentation est de 26,4 %.

Le tonnage transporté à toute distance se répartit comme suit (non compris le bétail).

	1921	1922	Augmentation en 1922	
	tonnes	tonnes	tonnes	%
Marchandises générales.....	50.527.878	52.844.446	2.316.568	4,58
Charbon, coke et briquettes.	128.291.861	200.102.316	71.810.455	55,97
Autres minéraux.....	39.061.544	48.678.846	9.617.302	24,62
Total.....	217.881.283	301.625.608	83.744.325	38,44

La répartition pour 100 du trafic total chargé ressort à :

	Tonnage transporté		Tonnes à 1 mille	
	1921	1922	1921	1922
Marchandises générales.....	23,53	17,91	36,62	29,03
Charbon, coke et briquettes.	58,97	66,12	48,82	55,93
Autres minéraux.....	17,50	15,97	14,56	15,04

L'accroissement du trafic marchandises en 1922 s'explique par une reprise de l'activité de l'industrie.

La Fédération des fabricants de fers et aciers indique les chiffres de production ci-après (en tonnes) :

	1921	1922	Augmentation
			%
Fer en gueuse.....	2.616.300	4.899.500	87,3
Acier en lingot et fonte.....	3.703.400	5.831.900	57,5

Il en est de même pour les charbons, l'extraction (en tonnes) est passée de 163.163.000 en 1921 à 249.607.000 en 1922, soit une augmentation de 53 % et le tonnage exporté est passé respectivement de 24.661.000 tonnes à 64.198.000 (augmentation de 160 %).

Pour les denrées alimentaires au contraire, le trafic accuse en 1922 une diminution par rapport à 1921, la plus importante à signaler est dans le transport des bières : 934.106 tonnes contre 1.174.511 (— 20,5 %).

Résultats financiers de l'exploitation. — Le chiffre des recettes n'accuse qu'une légère augmentation par rapport à 1921; mais il faut noter en regard une compression des dépenses atteignant 23 %.

Les principales économies réalisées sont :

Dépenses d'entretien et de renouvellement :			
a) de la voie et des ouvrages.....	8 millions de £	dont 2 sur les salaires.	
b) du matériel roulant.....	17	—	3
Dépenses de traction.....	12,6	—	2,7
Dépenses de trafic.....	11	—	8

Le personnel qui s'élevait à 735.870 unités en mars 1921 a été réduit à 676.802, soit de 8 %.

Grâce à cette compression des dépenses, le coefficient d'exploitation retombe de 104 % en 1921 à 80,24 % en 1922 (97 % en 1920, 63 % en 1913).

Les intérêts et dividendes distribués qui s'élevaient à 46 millions de £ en 1913 et à 48 millions en 1921 atteignent 51.973.763 £ en 1922; pour ces trois années respectivement, la rémunération du capital ressort à 4,17 %, — 4,32 %, — 4,62 %.

Suisse. — Nous reproduisons ci-dessous, d'après les renseignements extraits du

« Rapport de gestion et comptes des chemins de fer fédéraux », la comparaison des résultats de l'exploitation de ces chemins de fer pendant les exercices 1921 et 1922.

	1922	Différence en faveur de	
		1922	1921
Longueur moyenne exploitée (km.).....	2.942	60	»
Kilomètres-trains	25.977.237	2.112.332	»
Nombre de voyageurs transportés.....	80.641.467	»	304.338
Nombre de tonnes transportées (1).....	13.245.115	1.214.390	»
Kilomètres voyageurs			
Tonnes kilométriques (1).....	1.111.641.197	162.163.772	»
Recettes totales d'exploitation.....	121.130.924	»	3.675.196
Recettes marchandises (1).....	204.231.892	»	2.907.902
Recettes voyageurs (francs).....	344.215.449	»	9.756.738
Recettes totales par kilomètre de voie.....	117.000	»	5.822
Dépenses d'exploitation.....	313.712.867	—28.205.135	»
Dépenses d'exploitation par kilomètre de voie.....	106.632	— 12.007	»
Produit net d'exploitation.....	30.502.583	18.448.398	»
Produit net d'exploitation par kilomètre de voie.....	10.638	6.185	»

Outre le réseau de la Confédération, les chemins de fer fédéraux exploitent 49 km. 8 de lignes secondaires ou de sections de lignes étrangères, et assurent la traction sur 60 kilomètres de lignes n'ayant pas de matériel roulant propre.

En 1922, le chemin de fer de Sectal (55 kilomètres), a été nationalisé et incorporé au réseau de la Confédération.

TRAFIC ET RECETTES. — L'influence défavorable des conditions économiques d'après-guerre s'est fait de nouveau sentir sur les résultats de l'exercice 1922; une légère amélioration s'est produite à partir du mois de juillet, mais n'a pas suffi à compenser une perte de 15 millions de francs du premier semestre.

En 1922, le chemin de fer de Seetal (55 kilomètres), a été nationalisé et incorporé ci-après par rapport à l'année précédente :

	En 1920	En 1921
Voyageurs	— 2,94 %	+ 1,26 %
Bagages	— 5,59	— 3,41
Animaux	+ 19,31	+ 16,60
Marchandises	— 1,74	— 22,33
Transports postaux.....	— 1,84	+ 66,40

La diminution des recettes-voyageurs provient d'une part du recul du nombre des voyageurs transportés (0,7 %), d'autre part des réductions de taxe opérées pour les grandes distances et de l'abaissement du prix des abonnements généraux de courte durée.

La recette par voyageur est de 1 fr. 50 contre 1 fr. 54 en 1921.

Dans le trafic-marchandises, on enregistre une augmentation de 10,6 % du tonnage transporté. Sauf pour les mois de janvier et février, le tonnage a été constamment supérieur à celui de l'année précédente. La diminution des recettes provient de la réduction de tarifs, notamment pour les produits agricoles, et de l'abaissement des taxes de transit pour le transport des charbons fournis par l'Allemagne à l'Italie, au titre des réparations. A eux seuls, ces derniers transports ont produit en chiffres ronds 3 millions de moins qu'en 1921, bien que le tonnage soit resté sensiblement égal.

Le produit moyen par tonne est de 15 fr. 34 contre 17 fr. 15 en 1921.

Les recettes totales de transport sont, d'environ 6 millions 6 inférieures à celles de l'année précédente, il y a en outre aux recettes diverses une moins-value de 3 millions sur les locations de matériel roulant et produits divers.

Les recettes totales d'exploitation sont inférieures de 2,76 % à celles de 1921.

(1) Y compris les bagages et les animaux.

LES DÉPENSES. — Cette diminution du chiffre des recettes est compensée par une forte compression des dépenses. Celles-ci atteignent 28.205.134 francs de moins qu'en 1921 (8,2 %), en sorte que l'excédent des recettes du compte d'exploitation monte en chiffres ronds à 30 millions de francs contre 12 millions l'année précédente.

Ce résultat provient de la diminution de l'effectif du personnel, de la réduction des « allocations de renchérissement », d'une moins forte consommation et de la baisse du prix des matières.

L'effectif du personnel est réduit de 38.426 à 36.873, soit une diminution de 4 % (cette diminution était déjà de 4,2 % en 1921).

Les dépenses de personnel se sont élevées à 217 millions 6, en diminution de 9,32 %. Les « allocations de renchérissement » ont été diminuées, elles varient de 30 à 153 % du traitement ou salaire (en 1921, 33 à 215 %); par rapport au total des traitements et salaires, elles représentent 99,83 % contre 117,34 en 1921.

Les dépenses pour l'ensemble des matières de consommation s'élèvent à 82 millions 6, en diminution de 7,87 % (l'année précédente, cette diminution était de 10,48 %).

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1922. — L'excédent des recettes sur les dépenses ne parvient pas à couvrir l'intérêt des emprunts, le compte « Profits et Pertes » accuse un déficit de 45.513.679 francs (72.515.840 en 1921).

Depuis 1914, époque à laquelle les déficits ont commencé, à la fin de 1922, les déficits cumulés atteignent..... 317.224.417 fr.

En déduisant de ce total le solde actif de 1913 reporté à 1914 (8 millions) et l'excédent du capital amorti provenant de la prolongation de 60 à 100 ans du délai légal d'amortissement, le découvert financier atteint encore..... 210.757.282 fr.

L'Administration des chemins de fer fédéraux arrive, dans son rapport de 1922, à la conclusion que la période des déficits prendra fin vraisemblablement en 1924, grâce à la reprise du trafic escomptée et à une nouvelle diminution des dépenses, « pourvu que les circonstances permettent d'abaisser à nouveau les allocations de renchérissement, que les prix des matières de consommation et des matériaux de construction continuent à fléchir et que l'on persiste d'autre part dans la réduction des effectifs du personnel... ».

Norvège. — Nous donnons ci-dessous quelques renseignements statistiques extraits de l'*Annuaire des chemins de fer norvégiens* et se rapportant à l'ensemble des voies ferrées de ce pays pour l'exercice 1922 comparé à 1921 (exercice terminé au 30 juin) :

	1922	Différence en faveur de	
		1922	1921
Longueur moyenne exploitée (km.).....	3.419	120	»
Capital total employé (couronnes).....	526.952.145	59.957.950	»
Trains-kilomètres par kilomètre exploité.....	3.644	105	»
Nombre de voyageurs transportés.....	28.257.285	»	176.277
Nombre de voyageurs-kilomètres.....	687.470.014	»	53.838.972
Tonnes transportées.....	8.945.688	1.939.608	»
Tonnes kilométriques.....	493.218.008	10.405.131	»
Recettes d'exploitation voyageurs (couronnes).....	55.813.411	»	1.477.634
Recettes d'exploitation marchandises (couronnes)....	64.460.559	19.752	»
Recettes totales (y compris recettes diverses).....	122.269.343	»	1.903.780
Recettes totales par kilomètre exploité.....	35.762	»	1.878
Dépenses d'exploitation et entretien.....	125.679.759	—17.255.419	»
Déficit de l'exploitation.....	3.410.411	—15.351.639	»

DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT. — Le capital total employé par kilomètre de ligne s'élève à 154.621 couronnes contre 142.099 en 1921; dans ce capital total, une somme de 180.352.738 couronnes, soit 34 %, représente des dépenses d'agrandissements et améliorations pendant l'exploitation.

LE TRAFIC ET LES RECETTES. — Le parcours moyen d'un voyageur est de 24 km. 3 contre 27,3 en 1921 et le rapport pour 100 des places occupées aux places disponibles de 38,5 % contre 44,5.

Le parcours moyen d'une tonne est de 55 km. 1 (68,9 en 1921, 81,7 en 1920).

Par kilomètre exploité, le nombre des voyageurs et du tonnage transportés à 1 kilomètre atteint respectivement 201.073 et 144.258 en diminution de 23.634 et 2.093 par rapport à l'exercice précédent.

La recette kilométrique par voyageur s'élève à 7,3, chiffre égal à celui de 1921, et par tonne kilométrique, à 16,8 contre 13.

Les recettes, sensiblement égales à celles de l'exercice précédent pour les marchandises, accusent une diminution de 2,5 % pour les voyageurs; cette diminution est de 1,5 % pour les recettes totales.

DÉPENSES ET DÉFICIT. — En regard de la diminution des recettes, la compression des dépenses (12 % par rapport à 1921) ramène le coefficient d'exploitation de 115,1 à 102,8 % (102,7 en 1920, 102,8 en 1919), et abaisse la proportion du déficit aux dépenses d'établissement de 4,02 % à 0,64 % (0,84 en 1920, 0,67 en 1919).

RÉSEAU D'ÉTAT. — Pour le réseau d'Etat, qui couvre à lui seul 2.977 kilomètres, soit 87 % de la longueur exploitée, les recettes et les dépenses totales se sont élevées en chiffres ronds :

Recettes : 104,3 millions de couronnes, soit 85 % de l'ensemble.

Dépenses : 108,6 millions de couronnes, soit 86 % de l'ensemble.

Le déficit atteint 4,4 millions de couronnes (17,9 en 1921) et le coefficient d'exploitation 104,2 % (117 en 1921, 102,8 en 1920).

CHEMINS DE FER PRIVÉS. — Le chemin de fer privé principal (Kristiana à Eidsvoll), d'une longueur de 68 kilomètres, réalise un bénéfice de 859.600 couronnes (coefficient d'exploitation, 93,3 %).

Sur l'ensemble des autres chemins de fer privés, 7 compagnies, représentant une longueur de 293 kilomètres, ont un bénéfice s'élevant au total à 541.900 couronnes, les coefficients d'exploitation variant de 69,4 à 99,5 %, et 3 compagnies comprenant 81 kilomètres ont une exploitation déficitaire (442.500 couronnes au total), les coefficients d'exploitation s'élevant à 123,4, 127,9 et 150,4 % respectivement.

Etats-Unis. — Le « Bureau of Railway Economics » vient de publier un cahier de renseignements statistiques de l'exploitation des chemins de fer aux Etats-Unis pour les années 1922 et antérieures. Ces renseignements qui concernent les réseaux réalisant un revenu supérieur à 1 million de dollars, portent sur 90 % environ de la longueur totale du réseau ferré et 96 % des recettes globales de ce réseau.

Nous reproduisons ci-dessous les principaux chiffres de 1922 comparés à ceux de 1921.

	1922	Différence en faveur de	
		1922	1921
Capital investi..... \$	20.878.743.796	216.785.510	»
Milles exploités.....	234.898	479	»
Recettes totales.....	5.559.092.708	42.494.466	»
Dépenses totales.....	4.414.522.334	— 148.145.968	»
Impôts et loyers divers.....	384.383.069	— 31.390.485	»
Bénéfice net d'exploitation.....	760.187.305	159.289.949	»
Tonnes transportées.....	1.840.954.570	150.191.875	»
Tonnes transportées à 1 mille.....	339.285.347.571	32.445.144.059	»
Voyageurs transportés.....	967.384.978	»	68.111.351
Voyageurs transportés à 1 mille.....	35.469.841.029	»	1.842.744.937
Parcours des trains voyageurs (milles)....	546.808.580	»	13.690.242
Parcours des trains marchandises (milles).	555.686.170	24.993.235	»

LE TRAFIC ET LES RECETTES. — Le tonnage des marchandises et le nombre des voya-

geurs transportés accusaient, en 1921, par rapport à l'année 1920, des diminutions respectives de 25 et 20 %. En 1922, on enregistre, par rapport à 1921, une nouvelle diminution de 5 % pour les voyageurs, mais par contre un relèvement de 10,5 % du tonnage transporté.

Les recettes afférentes à ces catégories de transports se sont élevées en millions de dollars à :

Voyageurs : 1.075, soit 78 et 213 millions de dollars de moins qu'en 1921 et 1920;
 Marchandises : 4.006, soit 81 millions de plus qu'en 1921 et 323 millions de moins qu'en 1920.

Les recettes totales sont encore inférieures de 519 millions de \$ à celles de 1920, l'augmentation de 42 millions par rapport à 1921 est peu importante (moins de 1 %).

Les dépenses et produit net. — Mais l'année 1922 est marquée par une nouvelle compression des dépenses (3 %). Cette compression atteignait déjà en 1921 par rapport à 1920 1.265 millions de dollars (917 millions sur les seules dépenses de personnel).

En 1922, le nombre des employés a été ramené de 1.659.513 à 1.627.120 (2.022.832 en 1920).

Le total des salaires s'élève à 2.641 millions de \$ contre 2.765 en 1921, soit une diminution de 4,4 % (3.682 millions en 1920). Le salaire moyen annuel est de 1.623 dollars (1.623 en 1921, 892 en 1916); le salaire horaire (basé sur 8 heures de travail) est de \$ 0,613 (0,667 en 1921, 0,676 en 1920, 0,283 en 1916).

L'accroissement des recettes d'une part, la compression plus importante des dépenses d'autre part portent le bénéfice net d'exploitation, déduction faite des impôts et loyers divers, à 760 millions de \$ en augmentation de 26 %.

Les impôts et loyers s'élèvent à 300 millions, soit 1.340 dollars par kilomètre de ligne contre 277 millions et \$ 1.242 en 1921.

LIQUIDATION DE L'EXERCICE. — La distribution des recettes totales entre les diverses catégories de dépenses s'établit comme suit :

Salaires	44,4 %	} Dépenses 86,3 % impôts et loyers
Combustibles	9,3	
Matériel	20,7	
Assurances, pertes.....	2,0	
Dépréciations	3,0	
Impôts	5,4	
Locations et facilités combinées.....	1,5	
Bénéfice net d'exploitation.....	13,7 %	

La rémunération du capital investi ressort d'après le bénéfice d'exploitation à 3,64 % contre 2,91 en 1921, 0,09 en 1920 et 5,90 en 1916.

Le bénéfice d'exploitation augmenté des ressources diverses est porté à 1.026 millions de \$ contre 976 en 1921.

Les charges d'intérêts à déduire laissent un bénéfice net susceptible d'être distribué en dividendes de \$ 371.256.333 contre 313.562.762 en 1921, soit une augmentation de 18 %.

Inde. — Nous terminerons par quelques renseignements relatifs à l'exercice 1923 extraits de la statistique publiée par le Département des chemins de fer du Gouvernement de l'Inde (année fiscale close au 31 mars).

Les sommes sont indiquées en milliers de roupies et les distances en milles (1).

(1) La roupie (10 roupies environ pour 1 £ en 1923) se divise en « annas » (16^e partie de la roupie) et en « pies » (12^e partie de l'anna).

Le « lak » vaut 100.000 roupies et le « crore » 100 laks.

Désignation	Exercice 1923 (clos au 31 mars)	Différence en faveur de	
		1923	1922
Longueur ouverte à l'exploitation (milles).....	37.618	352	»
Capital investi (milliers de roubles).....	6,69,39,19	21,42,02	»
Recettes brutes (milliers de roubles).....	1,05,65,19	12,76,52	»
Dépenses (milliers de roubles).....	72,99,49	— 2,19,54	»
Produit net (milliers de roubles).....	32,65,70	10,56,98	»
Voyageurs transportés (milliers).....	585,715	3,119	»
Voyageurs transportés à 1 mille (milliers).....	19.808.613	884.670	»
Tonnes transportées (milliers).....	97,767	4,164	»
Tonnes transportées à 1 mille (milliers).....	18.324.825	612.924	»

Le parcours moyen par voyageur (en milles) est de 32,33 en 1923 contre 34 en 1922 et la recette par voyageur et par mille atteint respectivement pour ces exercices en pies 3,81 contre 3,32. La recette totale correspondante est de 37,59,22,000 roubles contre 34,29,32.000.

Le parcours moyen d'une tonne ressort à 187 milles 5 contre 189,2 et la recette moyenne par tonne-mille est de pies 6,11 contre 5,37.

Les dépenses se répartissent comme suit en milliers de roubles.

	1923		1922	
	milliers de roubles	% de la dépense totale	milliers de roubles	% de la dépense totale
Entretien des voies et stations...	14,85,74	20,4	14,56,70	20,6
Locomotives, voitures et wagons.	35,32,48	48,4	34,81,59	49,2
Dépenses de trafic.....	11,57,97	15,9	11,23,66	15,8
Charges générales.....	5,63,55	7,7	5,16,12	7,3
Dépenses diverses.....	5,59,75	7,6	5,01,88	7,1

Le coefficient d'exploitation ressort à 69,09 % contre 76,22 et la rémunération du capital investi par rapport au produit net à 4,88 % contre 3,41 en 1922.

Marcel BARINGOU.