

JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

MARCEL BARINCOU

Chroniques des transports

Journal de la société statistique de Paris, tome 67 (1926), p. 29-39

http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1926__67__29_0

© Société de statistique de Paris, 1926, 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/>

IV

CHRONIQUES DES TRANSPORTS

L'EXPLOITATION DES GRANDS RÉSEAUX EN 1924

L'augmentation des charges du capital et du prix des matières premières, l'accroissement des dépenses de personnel résultant du relèvement des charges de famille et des indemnités de résidence, laissaient prévoir, pour l'exercice 1924, un déficit de 1.700 millions.

Pour tenter de remédier à cette situation financière dangereuse pour le crédit des réseaux, de nouvelles majorations de tarifs qui s'élevaient, nous le rappelons, à 90 %, 85 % et 80 % pour les voyageurs, suivant la classe, et à 30 % pour les marchandises ont été appliquées à compter du 10 mars 1924.

On évaluait à 1.500 millions le produit de ces majorations, la différence avec le déficit prévu devant être comblée par des économies à réaliser sur les dépenses.

L'accroissement prévu s'est trouvé réalisé pour les recettes, mais l'augmentation des dépenses de toute nature laisse encore apparaître un déficit de 464 millions pour l'ensemble des réseaux.

I. — Les recettes d'exploitation.

1° *Recettes totales.* — Les recettes d'exploitation ont présenté une augmentation globale de 1.520 millions par rapport à l'exercice 1923, soit 20,5 %; cette augmentation n'est due que pour partie à l'augmentation du tonnage des messageries, denrées et des transports de la petite vitesse et provient principalement de la mise en vigueur des nouvelles majorations de tarifs. Défalcation faite des recettes attribuables à ces nouvelles majorations de tarifs, la plus-value en 1924 s'élève pour l'ensemble des réseaux à 122 millions en nombre rond, soit 3,4 %.

Le tableau ci-dessous donne la comparaison en 1923 et 1924 des recettes totales d'exploitation et des recettes nues non compris les majorations générales appliquées aux tarifs d'avant-guerre.

Réseaux	Recettes totales (non compris l'impôt)				Différence en 1924 par rapport à 1923			
	en 1923		en 1924		sur recettes nues		sur recettes globales	
	Recettes nues	Recettes y compris les majorations	Recettes nues	Recettes y compris les majorations	en millions	%	en millions	%
	(en millions de francs)							
Nord	584,6	1.238	596,5	1.422	+ 11,9	2,0	+ 184	14,9
Est.	494,5	1.062	516,9	1.273	+ 22,4	4,5	+ 211	19,9
P.-L.-M.	930,5	1.956	976,8	2.397	+ 46,3	5,0	+ 441	22,6
P.-O.	504,5	1.030	495,1	1.196	— 9,4	1,9	+ 166	16,1
Midi.	231,6	477	234,5	560	+ 2,9	1,2	+ 83	17,4
État.	531,6	1.094	544,0	1.332	+ 12,4	2,3	+ 238	21,7
A.-L.	250,5	545	285,7	742	+ 35,2	14,0	+ 197	36,1
ENSEMBLE.	3.527,8	7.402	3.649,5	8.922	+121,7	3,4	+1.520	20,5

Les recettes nues s'étaient élevées en 1921 et 1922 respectivement à 3.040 et 3.341 millions; la progression ressortait par rapport à l'année précédente en 1922 à 10 % et en 1923, à 5,6 %.

L'exercice 1924 a été marqué sur la plupart des réseaux, par un fléchissement du nombre des voyageurs de 1^{re} et de 2^e classe et une réduction générale du nombre des voyageurs à plein tarif. Cette réduction ne paraît d'ailleurs pas due uniquement au relèvement des tarifs, mais aussi à la concurrence croissante des automobiles. Cette concurrence est favorisée, en ce qui concerne les services publics de transports automobiles, par le régime fiscal actuel qui ne frappe pas ces transports, alors que les transports par chemin de fer sont grevés d'un impôt calculé sur les tarifs de base aux taux de 37,50 % pour les voyageurs et de 15 ou 7,50 % pour les marchandises suivant les catégories.

Le produit de cet impôt atteint, en 1924, un total de 673 millions, soit 7,5 % de la recette acquise aux réseaux. Compte tenu du produit de cet impôt, l'ensemble des recettes versées par les usagers du chemin de fer eût couvert les dépenses et les charges de l'exercice, laissant un produit net industriel supérieur à 200 millions.

2° *Trafic voyageurs.* — Le nombre total des voyageurs transportés, qui était passé de 724 millions en 1922 à 777 millions en 1923, ne présente en 1924 qu'une augmentation de 1.210.438 pour les raisons mentionnées plus haut. Voici pour chaque réseau les résultats spéciaux aux voyageurs :

Réseaux	Nombre de voyageurs transportés	Produit moyen d'un voyageur	Proportion de chaque classe							
			pour 1.000 voyageurs				pour 1.000 fr. de recettes			
			1 ^{re} cl.	2 ^e cl.	3 ^e cl.	4 ^e cl.	1 ^{re} cl.	2 ^e cl.	3 ^e cl.	4 ^e cl.
Nord	154.283.034	2,34	19	85	896	»	162	279	559	»
Est.	122.761.052	2,20	11	90	899	»	113	235	652	»
P.-L.-M.	130.567.000	4,72	20	76	904	»	107	182	711	»
P.-O.	82.777.690	4,15	16	74	910	»	128	195	677	»
Midi.	33.886.666	3,44	20	76	904	»	107	182	711	»
État.	174.114.204	2,07	75	293	632	»	108	275	617	»
A.-L.	79.882.162	1,34	4	67	713	216	74	192	575	159
ENSEMBLE.	778.271.808	2,78	28	182	818	22	148	241	604	7

3° *Trafic de la petite vitesse.* — En ce qui concerne le trafic de la petite vitesse, la progression constatée en 1923 par rapport à l'exercice précédent (13 %) ne s'est pas ralentie. Il y a lieu de noter que pour cette partie du trafic, les majorations nouvelles de tarifs étaient moins sensibles que pour les voyageurs. Ces majorations ont été portées en effet, en 1924, de 170 % à 190 % pour les marchandises tandis que pour les voyageurs les relèvements ont été de :

80 % à 170 % en 1^{re} classe
 75 % à 160 % en 2^e —
 70 % à 150 % en 3^e —

Le tonnage total transporté sur les réseaux en 1924 accuse un accroissement de 14,5 %.

Réseaux	Transports com- merciaux	Produit moyen d'une tonne	Transports en service	Tonnage total transporté	Différence par rapport à 1923	
	(Nombre de tonnes)	[fr.	(Nombre de tonnes)	Tonnes	Tonnes	%
Nord	59.553.675	14,92	4.967.444	64.521.119	+ 3.800.000	6,2
Est.	53.848.508	15,87	2.791.891	56.640.399	+10.800.000	23,5
P.-L.-M.	44.940.000	29,39	3.868.000	48.808.000	+ 4.430.000	10,0
P.-O.	23.153.051	26,61	3.610.000	26.763.051	+ 2.451.700	10,0
Midi.	15.662.820	20,10	895.620	16.558.440	+ 500.000	3,1
État.	30.632.595	21,61	2.938.931	33.571.526	+ 2.745.650	8,9
A.-L.	50.443.665	11,82	1.385.007	51.828.672	+13.106.174	33,8
ENSEMBLE .	278.234.314	19,00	20.456.893	298.691.207	+37.833.524	14,5

Cet accroissement est particulièrement important pour les réseaux de l'Est (23,5 %) et d'Alsace et de Lorraine dont les transports de minerais et de combustibles sont en augmentation de :

	Minerais	Combustibles
	Tonnes	Tonnes
Est.	3.700.000	1.800.000
A.-L.	3.972.000	4.660.000

2° *Répartition des recettes.* — Les recettes de 1924, déduction faite de l'impôt, se répartissent comme suit entre les diverses catégories du trafic.

Réseaux	Voyageurs	Bagages et messageries	Petite vitesse	Recettes en dehors du trafic et sur exercices clos	Recettes totales
Nord	374.897.036	122.886.003	922.484.282	13.285.418	1.433.552.739
Est.	270.049.502	101.787.473	880.363.118	21.019.752	1.273.219.845
P.-L.-M.	655.926.000	314.961.000	1.379.912.000	45.746.000	2.396.545.000
P.-O.	343.270.088	163.915.812	653.218.700	35.508.100	1.195.912.700
Midi.	160.215.504	60.944.190	314.967.560	24.489.287	560.616.541
État.	361.154.261	234.770.394	690.068.998	46.445.055	1.332.438.708
A.-L.	107.378.073	31.299.062	596.874.114	5.978.126	741.529.375
ENSEMBLE	2.272.890.464	1.030.563.934	5.437.888.772	192.471.738	8.833.814.908

A déduire une somme de 11.926.348
 pour le réseau du Nord (part des chemins de fer de l'État dans les recettes
 de la ligne d'Amiens à Rouen)

RESTE. 8.921.888.560

Dans les chiffres ci-dessus concernant le réseau du Nord il a été compris, dans les dépenses de travaux complémentaires, une somme de 275 millions représentant l'excédent des comptes de reconstitution non encore apurés et portés provisoirement au compte de l'établissement du réseau.

L'ensemble des dépenses portées au compte de l'établissement au 31 décembre 1924 dépasse 34 milliards, non compris les comptes d'approvisionnements.

Dans le tableau ci-dessous les chiffres concernant le réseau A.-L. ne font état que des dépenses effectuées par l'administration allemande de 1871 à 1918 chiffrées à 1.051.279.000 et des dépenses effectuées depuis 1918. Il y a lieu de rappeler que la valeur des lignes cédées par le traité de Francfort a été évaluée (article 1 additionnel au traité) à 325 millions. Le total des dépenses d'établissement de ce réseau atteindrait, y compris cette somme, 1.847 millions, non compris les approvisionnements.

Réseaux	Dépenses d'établissement au 31 décembre 1924				
	En travaux et divers	En matériel roulant et mobilier	Total des dépenses d'établissement	Appro- visionne- ments	Total (y compris les appro- visionnements)
Nord	2.724.577.103	1.227.748.393	3.952.325.496	313.093.484	4.265.418.980
Est	2.582.626.767	1.170.794.429	3.753.421.196	265.115.265	4.018.536.461
P.-L.-M. . . .	7.955.023.000	2.640.753.000	10.595.776.000	432.299.000	11.028.075.000
P.-O.	3.195.928.400	1.746.414.100	4.942.342.500	229.818.500	5.172.161.000
Midi	2.233.666.249	617.731.887	2.851.398.136	155.371.084	3.006.769.220
État	4.519.212.249	2.051.949.607	6.571.161.856	142.725.155	6.713.887.011
A.-L.	864.759.000	658.076.000	1.522.835.000	131.990.746	1.654.825.746
ENSEMBLE .	24.075.792.768	10.113.467.416	34.189.260.184	1.670.413.234	35.859.673.418

2^o Capital réalisé. — Le capital réalisé par les réseaux pour faire face aux dépenses ci-dessus d'une part, aux avances à faire à l'État conformément à la convention de 1921 d'autre part, dépasse 39 milliards.

En ce qui concerne les réseaux d'État, les dépenses d'établissement ont été couvertes au cours de ces dernières années par des avances du Trésor, ces réseaux n'ayant pas émis d'obligations. Ces avances qui atteignent :

État	1.815.406.793 ^f
Alsace-Lorraine	460.757.000
ENSEMBLE	2.276.163.793^f

ont été comprises dans le tableau ci-après parmi les sommes réalisées en obligations ou titres divers, ainsi que la somme de 1.051.279.000 francs, montant des avances faites par l'administration allemande au réseau A.-L. de 1871 à 1918.

Ce tableau comprend également le montant des subventions diverses qui ont été portées en compte par les réseaux comme ayant été réalisées en capital, sauf pour le réseau du Nord qui a porté le montant de ces subventions en déduction des dépenses de premier établissement.

Réseaux	Capital d'établissement réalisé au 31 décembre 1924				Capital réalisé par kilomètre de ligne concédée
	Actions	Obligations et titres divers	Subven- tions	Total	
Nord	231.875.000	5.707.213.019	»	5.939.088.019	1.520.115
Est	292.000.000	3.913.084.150	25.779.017	4.230.863.167	709.159
P.-L.-M. . . .	340.968.000	10.344.323.000	309.996.000	10.995.287.000	1.080.000
P.-O.	300.000.000	5.906.462.500	40.772.400	6.247.234.900	736.789
Midi	146.319.020	3.566.630.242	51.670.000	3.764.619.262	766.724
État	»	6.044.293.693	868.672.426	6.912.966.119	745.092
A.-L.	»	1.512.036.000	10.799.000	1.522.835.000	707.302
ENSEMBLE .	1.311.162.020	36.994.042.604	1.307.688.843	39.612.893.467	882.915

3° *Les charges du capital.* — Le montant des charges effectives du capital d'établissement réalisé, c'est-à-dire des intérêts, amortissements et frais accessoires du capital social et des emprunts de toute nature, s'est accru en 1924 de 75 millions, atteignant 1.774 millions. Si l'on ajoute à ce chiffre le montant des insuffisances des exploitations annexes et des primes revenant aux réseaux et à leur personnel, on obtient un total de 1.913 millions contre 1.801 millions en 1923.

Réseaux	Charges du capital et prélèvements divers en 1924				
	Charges effectives du capital social et des emprunts de toute nature	Insuffisances ou excédents (+) des exploitations annexes	Prime du réseau	Prime du personnel	Ensemble
Nord	290.294.172	772.804	13.402.368	17.705.603	322.174.947
Est.	203.991.903	— 471.534	10.714.591	14.591.314	228.820.274
P.-L.-M. . . .	503.499.000	2.158.000	10.638.000	17.964.000	534.959.000
P.-O.	293.717.700	666.500	4.366.900	8.080.600	306.831.700
Midi. :	155.744.566	»	3.075.449	4.786.814	163.506.829
État.	271.515.558	453.354	7.033.132	11.113.736	290.115.780
A.-L.	55.711.590	»	4.678.459	6.615.680	67.006.729
ENSEMBLE. . .	1.774.474.489	3.579.124	53.908.899	80.857.747	1.912.821.259

Le tableau ci-après indique la progression du montant total des charges depuis 1921 (chiffres en millions) :

Réseaux	Charges du capital et prélèvements divers				Accroissement (ou diminution) en 1924 par rapport			
	1921	1922	1923	1924	à 1923		à 1921	
					millions	%	millions	%
Nord	172	234	309	322	13	4,2	150	87,2
Est.	165	196	208	229	21	10,0	64	38,8
P.-L.-M. . . .	364	461	478	535	57	11,9	271	74,4
P.-O.	215	267	293	307	14	4,8	92	42,8
Midi.	109	146	148	163	15	10,1	54	49,6
État.	202	230	301	290	— 11	3,8	88	43,5
A.-L.	7	6	64	67	3	4,6	60	(1)
ENSEMBLE. . .	1.234	1.540	1.801	1.913	112	6,2	779	63,1

Il y a lieu de noter que dans le montant des charges du réseau de l'État il a été compris en 1923 une somme de 30 millions d'intérêts dus pour 1921 et 1922 sur la partie non amortie du matériel roulant acquis sous le régime de la location-vente. Cette somme diminue en apparence l'importance de l'accroissement des charges en 1924 par rapport à 1923.

Il y a lieu de rappeler en outre que les réseaux de l'État et d'Alsace et de Lorraine n'ont pas effectué d'emprunts contrairement aux compagnies concédées, mais ont reçu des avances du Trésor pour faire face à leurs besoins de trésorerie. Les intérêts de ces avances du Trésor sont comptés à un taux de 5,50 %, très inférieur à celui auquel les réseaux concédés ont pu emprunter. Toutefois, le ministre des Finances a été autorisé à faire ces avances en attendant la réalisation d'émissions d'obligations à effectuer par les réseaux d'État. Dans l'hypothèse où ces avances pourraient être remplacées par des émissions, et tout au moins dans le cas où le taux d'intérêt de ces avances serait relevé pour tenir compte des charges réelles occasionnées par ces

(1) L'importance de l'accroissement provient : 1° des charges de capital inscrites au budget du réseau depuis 1923, savoir :

a) Remboursement de l'annuité payée à la Compagnie de l'Est pour les lignes cédées à l'Allemagne en 1871.	20.500.000
b) L'annuité due à l'État pour plus-value acquise par le réseau de 1871 à 1918.	20.000.000
2° De la prime de gestion revenant au réseau et à son personnel par suite de son entrée dans le régime commun (1 ^{er} janvier 1923).	11.295.139

avances au Trésor, il en résulterait une augmentation importante des charges des réseaux d'État qui se répercuterait sur la situation financière de l'ensemble des réseaux.

IV. — La liquidation de l'exercice 1924.

En rapprochant les chiffres mentionnés plus haut pour les recettes d'exploitation d'une part, les dépenses et les charges d'autre part, la liquidation de l'exercice 1924, comparée à celle des exercices précédents s'établit comme suit (chiffres en millions).

Réseaux	RECETTES TOTALES d'exploitation (col. 1)				DÉPENSES (col. 2)				CHARGES et prélèvements divers (col. 3)				INSUFFISANCES ou excédents (col. 2 + col. 3 — col. 1)			
	1921	1922	1923	1924	1921	1922	1923	1924	1921	1922	1923	1924	1921	1922	1923	1924
Nord	985	1.159	1.238	1.422	1.060	1.051	1.109	1.130	172	234	309	322	— 247	— 126	— 180	— 30
Est	910	1.037	1.062	1.273	905	848	877	1.002	165	196	208	229	— 160	— 6	— 23	+ 42
P.-L.-M.	1.671	1.806	1.956	2.397	1.733	1.599	1.673	1.916	364	461	478	535	— 426	— 254	— 195	— 54
P.-O.	924	941	1.030	1.196	1.094	911	918	1.060	215	267	293	307	— 385	— 237	— 181	— 171
Midi	420	443	477	560	476	499	451	487	109	146	148	163	— 188	— 162	— 122	— 90
État	1.009	1.042	1.094	1.332	1.449	1.194	1.221	1.301	202	230	301	290	— 642	— 382	— 428	— 259
A.-L.	450	521	545	742	528	483	480	580	7	6	64	67	— 85	+ 32	+ 1	+ 59
ENSEMBLE . . .	6.369	6.949	7.402	8.922	7.268	6.545	6.729	7.476	1.234	1.540	1.801	1.913	— 2.133	— 1.135	— 1.128	— 467

V. — Profits et charges résultant pour l'État de l'exploitation des chemins de fer.

Les résultats d'exploitation mentionnés plus haut pour l'exercice 1924 ne comprennent pas les annuités diverses dues par l'État aux réseaux, ni le montant des sommes revenant au Trésor du fait du chemin de fer soit sous forme d'impôts versés, soit sous forme d'économies réalisées par certains services publics.

Les annuités mises à la charge de l'État s'élèvent, d'après le budget de l'exercice 1924, à :

1 ^o Annuités à la charge du ministère des Finances	65.623.749 ^f
2 ^o Annuités à la charge du ministère des Travaux publics :	
a) Conventions antérieures à 1883.	2.000.000
b) Conventions de 1883.	93.300.000
c) Convention de 1921.	417.717.000
TOTAL	578.640.749^f

Il y a lieu de déduire de cette somme les annuités versées à l'État par le réseau d'Alsace et de Lorraine en remboursement de l'annuité servie à la Compagnie de l'Est pour perte des lignes cédées à l'Allemagne en 1871 (20.500.000) et en représentation de la plus-value acquise par le réseau A.-L. de 1871 à 1918 (20.000.000), ensemble 40.500.000.

Le montant des annuités mises à la charge de l'État en 1924 ressort donc à 538.140.749 francs.

En regard de ces charges les impôts divers perçus sur les chemins de fer s'élèvent à 1 milliard en nombre rond.

	NORD	EST	ORLÉANS	P.-L.-M.	MIDI	ÉTAT	ALSACE et Lorraine	ENSEMBLE des réseaux
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Impôts sur les transports	103.866.998	87.688.161	95.860.100	193.209.000	46.291.837	107.482.173	38.855.966	673.254.235
Impôts sur les titres	55.830.401	31.253.200	53.434.300	92.407.000	32.367.626	25.621.648	,	290.914.175
Autres impôts	5.090.370	4.334.378	11.621.650	11.544.000	3.885.205	8.421.955	1.621.849	46.519.407
TOTAUX	164.787.769	123.275.739	160.916.050	297.160.000	82.544.668	141.525.776	40.477.815	1.010.687.817

Pour ce qui est des économies réalisées par l'État par suite des réductions et facilités de transport accordées par les réseaux à certains services, les renseignements statistiques n'ont pas été établis en 1924 sur chaque réseau. Nous n'avons les chiffres que pour les réseaux de l'Est, du Midi, de l'État et d'Alsace et de Lorraine. Ces chiffres s'élèvent à :

Économies réalisées	Est,	Midi	État,	A.-L.	Ensemble
Sur le service des postes.	12.766.544	6.759.799	29.338.905	10.641.657	59.506.902
Sur les transports militaires	32.977.753	11.193.299	15.698.697	9.429.000	69.298.749
Sur tous les autres transports. . . . }	635.527	692.730	4.064.658 Guerre: 460.122 }	941.246	6.794.283
TOTAUX.	46.379.821	18.645.828	49.562.382	21.011.903	135.599.934

Soit un total de 135,6 millions non compris les réseaux du Nord, d'Orléans et P.-L.-M.

L'ensemble des profits et économies résultant pour l'État de l'exploitation des chemins de fer peut donc être évalué à un chiffre dépassant 1.200 millions notablement supérieur au total des charges mentionnées plus haut.

LE RELÈVEMENT DES TARIFS DES GRANDS RÉSEAUX

Le déficit d'exploitation de l'ensemble des grands réseaux atteindra en 1925, d'après les prévisions actuelles, 700 millions environ. La marche du trafic ne permettant pas d'escompter pour 1926 une progression notable des recettes, le déficit de cet exercice atteindrait, compte tenu de l'augmentation des charges du capital, un chiffre supérieur à 900 millions si des mesures n'étaient prises pour augmenter les recettes. Cette évaluation suppose d'ailleurs que les dépenses d'exploitation se maintiendront dans leur ensemble, en 1926, au niveau de celles de 1925.

Il y a lieu de rappeler en outre que depuis la mise en vigueur du nouveau régime des chemins de fer, les déficits des réseaux se sont élevés à :

	2.133 millions en	1921
	1.135	— 1922
	1.128	— 1923
	467	— 1924
	700	— 1925
soit au total. . .	5.563 millions.	

En exécution de la convention du 28 juin 1921, ces insuffisances, sont supportées par le fonds commun. Pour couvrir ces insuffisances, des avances sont faites au fonds commun soit directement par le Trésor, soit par les réseaux pour le compte de celui-ci.

Les charges des avances ainsi faites au fonds commun sont à la charge de l'État pour les six premières années, à la charge du fonds commun à partir de 1927. C'est donc une charge nouvelle supérieure à 500 millions qui viendra grever l'exploitation des réseaux à partir de 1927.

On peut ainsi se rendre compte de la situation financière dangereuse qui serait créée, pour le crédit des réseaux et partant pour le crédit de l'État, si des mesures n'étaient prises dès l'année 1926 pour parer à l'accroissement des déficits supportés par le fonds commun.

Le Conseil supérieur des Chemins de fer, après examen de la question, dans sa séance de 9 décembre 1925, a proposé au ministre des Travaux publics de donner son adhésion immédiate à l'application :

1^o A tous les tarifs de voyageurs, y compris les tarifs d'abonnement, à partir du 1^{er} janvier 1926, de majorations nouvelles portant uniformément à 190 % la

majoration totale de ces tarifs : soit une majoration nouvelle des tarifs de base de :

20 %	pour les voyageurs de 1 ^{re} classe	
30 %	—	2 ^e —
40 %	—	3 ^e —

2° A l'application, à partir du 1^{er} janvier 1926, à tous les tarifs de marchandises et aux frais accessoires, des majorations actuellement existantes (200 %) augmentées de 30 points.

L'augmentation des recettes escomptée du fait des nouvelles majorations ci-dessus est évaluée à :

220 millions	pour les tarifs voyageurs
120 —	— des marchandises transportées en grande vitesse
560 —	— des marchandises de la petite vitesse

soit un total de 900 millions destiné à couvrir le déficit de 1926.

Par rapport aux prix perçus actuellement les nouvelles majorations représentent une augmentation de :

7,40%	pour les voyageurs de 1 ^{re} classe
11,54	— 2 ^e —
16,00	— 3 ^e —
10 et 11,11%	pour les marchandises.

Les coefficients de majorations (non compris les impôts) sont ainsi portés par rapport aux tarifs de 1913 à :

2,90 pour les voyageurs des trois classes,
et 4,95 pour les marchandises.

Si l'on compare ces coefficients calculés en valeur-or à ceux des principaux pays on constate que les prix sont sensiblement égaux dans les pays à change déprécié aux prix nouveaux prévus pour la France ; au contraire, dans les pays dont la monnaie a gardé une valeur voisine de l'or, ou a été revalorisée sur une base-or, les prix sont de deux à trois fois plus élevés.

Dans le tableau ci-dessous les coefficients en valeur-or ont été calculés par rapport à l'indice 1 en 1913, d'après le cours de la livre à 120 francs.

Désignation des pays	Voyageurs		Marchandises		
	Coefficients par rapport aux tarifs d'avant-guerre		Coefficients par rapport aux tarifs d'avant-guerre		
	En papier du pays	En valeur-or	En papier du pays	En valeur-or	
France	1 ^{re} classe	} 2,90	0,60	4,95	1,08
	2 ^e classe				
	3 ^e classe				
Belgique	1 ^{re} classe	3,40	0,81	} 4,10	0,96
	2 ^e classe	3,35	0,79		
	3 ^e classe	3,30	0,77		
Allemagne	1 ^{re} classe	»	1,33	} »	1,40
	2 ^e classe	»	1,46		
	3 ^e classe	»	1,49		
Italie (moyenne)	3,25	0,65	Moyenne	4,00	0,80
Suisse	»	1,44		2,67	2,67
Espagne	1,15	0,86		1,15	0,86
Angleterre	1,50	1,50		1,50	1,50
Pays-Bas	1,90	1,88		1,83	1,81
Norvège (moyenne)	2,58	1,50	Moyenne	2,40	1,40
Suède (moyenne)	2,50	2,47	Moyenne	2,20	2,18
Autriche	12,740	0,88		15,500	1,13
États-Unis	1,49	1,49		1,55	1,55
Pologne	»	1,30		»	1,08
Tchécoslovaquie	»	0,80		»	1,20

Pour la France le coefficient de 4,95 en francs papier a été obtenu de la façon suivante : les tarifs de base ayant été relevés de 50 % environ en moyenne par rapport aux prix de 1913, la base devient 1,5 à laquelle s'appliquent les majorations de 230 %.

D'après le cours de la livre à 120 francs le franc or représente 4,80 francs papiers ; un parcours d'un kilomètre qui coûtait (impôts compris) :

	1 ^{re} classe	2 ^e classe	3 ^e classe
En 1918.	0,112	0 ^f 0756	0 ^f 04928
Représente à raison de 4 ^f 80 papier pour 1 franc or).	0,5376	0,3629	0,2385
Alors que les nouveaux pris n'atteignent que.	0,3437	0,2387	0,1602

Si l'on tient compte de la dépréciation du franc les prix nouveaux restent donc notablement moins élevés que ceux de 1913.

Le tableau ci-après donne la comparaison en valeur or des prix des billets simples calculés en francs-or pour les divers pays d'Europe.

	1 ^{re} classe			2 ^e classe			3 ^e classe		
	100 km.	300 km.	600 km.	100 km.	300 km.	600 km.	100 km.	300 km.	600 km.
France	7,14	21,46	42,92	4,96	14,88	29,76	3,33	10 "	20 "
Belgique.	7,69	23,02	45,98	5,25	15,83	31,62	2,99	8,99	17,99
Italie.	8,27	24,38	47,24	5,83	17,15	31,68	3,64	10,40	18,48
Autriche.	7,99	19,97	37,90	5,34	13,32	25,31	2,70	6,69	12,65
Danemark.	17,39	41,98	52 "	10,93	26,50	32,79	6,46	15,56	19,29
Suède.	25,37	57,02	90,79	12,68	28,54	45,40	8,45	19,03	30,27
Suisse.	15,25	36,56	73,06	10,69	25,56	61,13	7,63	18,31	36,56
Hollande.	13,72	37,82	58,40	10,38	28,32	43,80	6,85	18,94	29,26
Angleterre.	13,41	46,25	92,50	11,25	33,74	67,48	9,35	28,05	56,11
Allemagne (y compris supplément de 10 % à dater du 1 ^{er} mai 1925).	13,50	40,50	81 "	9,375	28,25	56,25	6,25	18,75	37,50
Avec supplément d'express.	18,50	48 "	88,50	11,895	32 "	60 "	7,50	20,625	39,375
France (en francs-papier, non compris timbre quittance pour prix supérieurs à 10 francs).	34,37	103,11	206,22	23,87	71,61	143,22	16,02	48,06	96,12
France avant la nouvelle majoration (en francs-papier).	30,75	92,25	184,50	20,10	60,25	120,50	12,65	37,95	75,90

En ce qui concerne les transports de marchandises, la répercussion des nouvelles majorations sur le prix des denrées ne semble pas devoir être de nature à justifier une hausse sensible de ces prix.

Il y a lieu de noter que le prix du transport lui-même ne représente pas, dans la plupart des cas, la part la plus onéreuse des frais généraux qui grèvent les expéditions de denrées.

Si nous prenons trois expéditions de choux-fleurs faites de Maine-et-Loire sur Paris nous avons les frais généraux suivants :

	Expéditions faites		
	le 15 juin 1925	le 24 juin 1925	le 4 juillet 1925
Taxe de transport par chemin de fer.	38,55	63,15	20,45
Retour des emballages vides.	3,50	4,80	4,00
Voiture et déchargement.	46,55	89,10	29,85
Commission.	35,00	52,88	20,05
Manutention aux Halles.	4,00	12,00	6,00
Location aux Halles.	9,00	18,00	1,60
Correspondance.	0,25	0,25	0,25
TOTAL.	136,85	240,18	82,20
Ces expéditions ont été vendues.	350,00	528,60	200,40

La proportion des frais de chemins de fer atteint donc respectivement 12 %,

12,8 % et 11 % du prix de vente aux Halles; par rapport à l'ensemble des frais grevant l'expédition elle ne représente que 28 %, 26 % et 25 % de ces frais.

Les exemples analogues pourraient être cités en assez grand nombre, nous nous bornerons à indiquer les prix de transport à l'unité pour les quelques denrées alimentaires ci-après :

Marée. — Le transport d'un kilo de poisson pour Paris revient à :

8 centimes	s'il est en provenance de	Dieppe.
10	—	Boulogne.
17	—	La Rochelle.
19	—	Lorient.

soit 2 à 3 % des prix de gros pour les poissons communs.

Beurre. — Le transport des beurres de Normandie coûte :

En grande vitesse à	300 km.	19 centimes le kilo.
—	450	: 26

Œufs et volailles. — Les prix de transport à la tonne :

	Expéditions de détail	Expéditions par wagons complets
Pour 100 kilomètres.	59,10	59,10
— 300 —	169,90	169,90
— 500 —	273,35	236,40

Soit 1 centime à 1 centime et demi par œuf, et 0^f 25 par kilo de volaille.

Pommes de terre. — Les prix de transport des pommes de terre :

	Expédition de détail		Par wagon de 10 000 kilos	Par kilo
	Par sac de 50 kilos	par kilo		
A 100 kilomètres.	2,35	0,047	25 ^f 20	0,025
A 300 —	3,15	0,063	47,25	0,047
A 500 —	5,05	0,10	59,85	0,059

Viande de boucherie. — De Nevers à Paris (254 kilomètres) la viande de boucherie pour les expéditions de détail ou par wagon complet supporte une taxe de transport de 173^f 85 pour 1.000 kilos soit 17 centimes par kilo.

Il résulte des divers exemples énumérés ci-dessus que la nouvelle majoration des tarifs marchandises ne saurait influencer d'une manière sensible sur les prix de vente au consommateur, ces prix de vente étant d'ailleurs majorés par rapport à 1914 dans une proportion que l'on ne saurait comparer aux majorations des tarifs de transport.

Il y a lieu d'ajouter que l'attention des réseaux a été attirée sur la nécessité d'étudier sans délai la révision des tarifs de base G. V. et P. V. dont l'application, compte tenu des majorations nouvelles, serait de nature à entraîner des troubles économiques pour certaines branches du trafic. Ces cas seront examinés au fur et à mesure qu'ils seront signalés par les intéressés ou apparaîtront à l'expérience.

Marcel BARINCOU.