

# JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

ROBERT SOREL

## Les chemins de fer anglais et le tourisme

*Journal de la société statistique de Paris*, tome 76 (1935), p. 257-262

[http://www.numdam.org/item?id=JSFS\\_1935\\_\\_76\\_\\_257\\_0](http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1935__76__257_0)

© Société de statistique de Paris, 1935, 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  
VARIÉTÉ

Les chemins de fer anglais et le tourisme.

En Angleterre, comme dans tous les autres pays, la concurrence automobile et aussi la crise, a stimulé le zèle des administrateurs et ingénieurs des compagnies de chemins de fer. Le tourisme est entré dans les préoccupations des services d'exploitation des compagnies. Les recettes de ce genre de voyageurs ne sont pas seulement profitables aux chemins de fer, mais aussi à tout le pays par les dépenses faites par ces voyageurs en promenades, en autocars, hôtels et achats de souvenirs.

Les recettes du service des voyageurs, abonnés exceptés, des compagnies de chemins de fer anglais ont été, en livres sterling :

	1913	1933
1 <sup>re</sup> classe . . . . .	3.772.000	3.217.154
2 <sup>e</sup> classe . . . . .	1.097.000	594.434
3 <sup>e</sup> classe . . . . .	35.730.000	37.799.386
Ouvriers . . . . .	»	3.186.899
Total . . . . .	40.599.000	44.797.873

Le nombre des voyageurs, abonnés exceptés, a été :

	1913	1933
1 <sup>re</sup> classe . . . . .	25.441.787	11.464.380
2 <sup>e</sup> classe . . . . .	10.256.647	1.646.610
3 <sup>e</sup> classe . . . . .	907.882.780	578.516.864
Ouvriers . . . . .	255.684.307	206.483.603
Total . . . . .	1.199.265.521	798.111.457

En 1934, le nombre des total voyageurs a été de 1.123.600.000.

Pourcentage, abonnements exceptés :

	1913		1933	
	Voyageurs	Recettes	Voyageurs	Recettes
1 <sup>re</sup> classe . . . . .	2,12	11,5	1,44	<del>7,48</del> 7,18
2 <sup>e</sup> classe . . . . .	0,86	3,7	0,26	<del>0,96</del> 1,53
3 <sup>e</sup> classe . . . . .	75,70	84,8	72,48	<del>94,16</del> 84,38
Ouvriers . . . . .	21,32	»	25,87	<del>»</del> 7,11
Total . . . . .	100	100	100	400 <del>100</del>

Ces chiffres nous permettent de constater que, par rapport à 1913, le nombre des voyageurs a diminué en 1933 et le nombre des recettes a augmenté. Pour un mille (1.650 mètres), le prix du billet simple ordinaire a été :

	1913	1935
1 <sup>re</sup> classe . . . . .	2 d. 0 <sup>f</sup> 60	2 1/2 d. 0 <sup>f</sup> 75 (1)
3 <sup>e</sup> classe . . . . .	1 d. 0 <sup>f</sup> 30	1 1/2 d. 0 <sup>f</sup> 45

(1) Le change dans tous les cas a été calculé sur la base de 72 francs la livre. £ veut dire une livre, s un schilling, d'un penny, 7/3/11 lire 7 livres, 3 schillings 11 pence. 2/6, lire 2 schillings, 7 pences.

Nous constatons également que le pourcentage des voyageurs et des recettes de 1<sup>re</sup> classe a diminué et, au contraire, comme en France, le nombre des voyageurs et des recettes en 3<sup>e</sup> classe a augmenté.

En France, le pourcentage des voyageurs de tout parcours est :

	1913	1930
1 <sup>re</sup> classe . . . . .	3,9	2,7
2 <sup>e</sup> classe . . . . .	19,9	14,4
3 <sup>e</sup> classe . . . . .	76,2	82,9
Total. . . . .	100	100

En France, le pourcentage des recettes est le suivant :

	1913	1930
1 <sup>re</sup> classe et luxe . . . . .	14,8	11,8
2 <sup>e</sup> classe . . . . .	24	23,3
3 <sup>e</sup> classe . . . . .	61,2	64,9
Total. . . . .	100	100

L'Angleterre a presque entièrement supprimé la 2<sup>e</sup> classe, sauf sur les lignes continentales : Londres à Douvres, Folkestone, New-Haven, etc.

En recettes, la 3<sup>e</sup> classe représente 91 % du total en Angleterre et 64,9 en France. La 2<sup>e</sup> et la 3<sup>e</sup> réunies représentent 88,2 %, chiffre bien près de celui de l'Angleterre.

En nombre, l'Angleterre à 98,33 % de voyageurs en 3<sup>e</sup> classe, la France en a 82,1 % en 3<sup>e</sup> et 97,3 % en 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> réunies.

Par conséquent, en Angleterre comme en France, les clients de beaucoup les plus avantageux sont les clients de 3<sup>e</sup> classe et cependant ce sont ceux-là que les compagnies françaises négligent contrairement aux conclusions constatées par les statistiques non seulement d'une année prise au hasard mais par les statistiques annuelles depuis le commencement du siècle. En les examinant, on voit que le mouvement de la 1<sup>re</sup> à la 2<sup>e</sup> et surtout à la 3<sup>e</sup> s'accroît d'année en année. En Angleterre, se conformant aux enseignements de la statistique, les compagnies ont depuis plus de quarante ans attelé à tous les trains, même les plus rapides, même pullman, des voitures de 3<sup>e</sup> classe sans aucune restriction pour l'admission de ces voyageurs.

Le rapport officiel au ministre anglais du Travail sur les chemins de fer contient les chiffres intéressants suivants :

	Nombre		Recettes	
	1924	1933	1924	1933
Voyageurs à tarif réduit . . . . .	67,86	91,51	46,81	82,76
Voyageurs à tarif ordinaire. . . . .	32,14	8,49	53,19	17,24
Total. . . . .	100	100	100	100

On peut déduire de ces derniers chiffres ou bien que les voyageurs se laissent attirer par les prix réduits, alors il faut multiplier ces tarifs réduits, ce qui complique singulièrement la comptabilité des compagnies, ou bien suivant les lois économiques il faut abaisser tous les prix pour attirer la clientèle.

Pour lutter contre la concurrence automobile ou mieux pour garder ou augmenter la clientèle fidèle aux chemins de fer, il faut employer des moyens que l'on peut diviser en deux catégories :

A) Augmenter la vitesse des trains et le confort des voitures et diminuer le prix du transport;

B) Supprimer toutes les restrictions et entraves imposées par les multiples règlements.

A) Voyons ce qu'ont fait les compagnies anglaises à ce sujet? Toutes les compagnies du monde entier ont déployé une grande ingéniosité pour augmenter la vitesse des trains. Dernièrement, les journaux anglais étaient remplis de louanges pour le record obtenu par le London and North-Eastern Railway, un train de 213 tonnes a fait 108 milles à l'heure, soit 178 kilomètres à l'heure. Cette même compagnie, après expérience fera circuler au prochain service d'hiver un train de composition normale, c'est-à-dire avec 3<sup>e</sup> classe, appelé « Silver Jubilee » qui fera en quatre heures le trajet de Newcastle à Londres (King's Cross), soit 268 milles (par York) ou 442 kilomètres, vitesse de 67 milles à l'heure ou 100 kilomètres.

Le train à vapeur le plus rapide est le « Cheltenham Flyer », sur le Great Western qui couvre les 77 milles de Swindon à Paddington (Londres) en 63 minutes, soit à une vitesse de 71 milles à l'heure ou 117 kilomètres. Il y a 31 express qui font du 60 milles à l'heure. Comme dans beaucoup d'autres pays, les Anglais font des essais de machines ou de trains aérodynamiques (streamlined) et dernièrement ils ont fait venir de France une micheline pour faire des essais avant de faire faire en Angleterre des commandes permettant des réalisations pour des navettes ou pour de grandes vitesses à grand parcours. Je tiens à faire remarquer que ces voitures auront des places de 3<sup>e</sup> classe.

Les plus grands trajets sans arrêt sont, en été, le Flying Scotsman, de King's Cross (Londres) à Edinburgh, soit 392 1/4 ou 646 kilomètres, et toute l'année le « Royal Scot », entre Carlisle et Euston (Londres), 299 milles ou 493 kilomètres.

Pour le confort, nous signalerons les nouvelles voitures de 3<sup>e</sup> classe du London Midland and Scottish Railway qui ont trois sièges seulement par banquettes et chaque place comme en 1<sup>re</sup> française forme un fauteuil, de plus dans ces voitures il y a une sonnette, ce qui permet aux voyageurs, sans se déranger, de se faire servir le thé ou des consommations, etc. Cet avantage existe également en Allemagne et en Suisse.

En Angleterre, chaque fois que circulent des wagons-lits, il y a des compartiments de 3<sup>e</sup> classe qui sont semblables aux couchettes de 1<sup>re</sup> classe françaises, 4 couchettes par compartiments avec couverture et oreiller, avec, à la tête de chaque lit, sonnette et une lampe avec commutateur donnant pleine lumière, veilleuse ou extinction. Aux deux bouts de la voiture, on trouve des cabinets, des lavabos avec eau chaude et froide, savon et serviette individuelle. Les compartiments de 1<sup>re</sup> classe ont un seul lit complet avec toilette dans le compartiment.

Les trains express comportent des wagons-restaurants avec repas à prix fixe et consommations diverses.

Quant à la diminution des frais de transports, les compagnies anglaises n'ont pas manqué d'offrir à leur clientèle un abaissement de tarif. Il y a de nombreuses combinaisons de billets, aller et retour, de fin de semaine, de fin de journée, de vacances, etc. Pendant l'été, des billets de touristes à prix réduit sont valables trois mois, du 1<sup>er</sup> mai au 31 octobre pour les centres de vacances. Il y a aussi des voitures pour excursion où les voyageurs peuvent faire leur cuisine pendant les arrêts (camping). Il y a aussi des trains croisières.

L'innovation qui a été la plus appréciée est la mise en vente de billets aller et retour valables un mois, un penny (18 centimes le kilomètre) le mille parcouru. Ce qui a surtout attiré le voyageur c'est que ces billets sont délivrables tous les jours de l'année, de n'importe quelle station pour n'importe quelle station des réseaux, qu'ils donnent droit à tous les trains sans exception ni limite de parcours et enfin et surtout qu'ils permettent aux voyageurs de s'arrêter aussi souvent qu'ils le désirent sur le parcours direct sans supplément ni formalité. La réclame est bien faite pour attirer l'attention et est ainsi conçue :

Monthly return ticket

penny mile

any day

any train

any where

You kann break the journey as you like

Le prix moyen des lits est très bon marché, en 1<sup>re</sup> le prix maximum est 1 livre ou 72 à 75 francs suivant le cours, par exemple de Londres à Aberdeen 523 milles ou 862 kilomètres, à peu près la distance de Paris à Marseille. Ce lit pour ce trajet coûte en France 200 francs, soit 2 fois plus. Le lit de 3<sup>e</sup> Londres—Aberdeen coûte 7 shillings ou 25 francs, le lit de Paris—Marseille coûte 140 francs et la couchette avec un billet de 1<sup>re</sup>, 30 francs ce qui représente environ 4 fois la dépense en Angleterre.

Il circule un train pullman sur le London and North-Eastern Railway de Londres à Edinburgh et Glasgow, 631 et 721 kilomètres, le supplément est de 12 shillings, 43 fr. 20 en 1<sup>re</sup> et de 25 fr. 20 en 3<sup>e</sup>. Comparons le prix du pullman qui circule de Paris à Bayonne et nous verrons que les prix pour la même distance environ 90 francs en 2<sup>e</sup> classe et 105 en 1<sup>re</sup> classe, sont plus élevés.

Dans les restaurants-cars, le luncheon coûte 3/6 ou 12 fr. 60, le dîner 5/ en 1<sup>re</sup> et 4/6 en 3<sup>e</sup> ou 18 fr. et 16 fr. 20, moins cher que nos repas de nos wagons-restaurants. Dans le pullman train « The Queen of Scots », le déjeuner est de 4/ ou 14 fr. 40, le lunch est 5/ en 1<sup>re</sup> et 4/ en 3<sup>e</sup>, 18 francs et 14 fr. 40, encore beaucoup moins cher que les repas de nos trains de luxe : 30 francs et 25 francs. Le thé, dans ces mêmes trains, coûte 5 fr. 40 ou 1/6 comprenant thé ou chocolat, pain beurré, toast beurré, cake, confiture. En France on compte le double. Dans les trains ordinaires, le thé ne coûte qu'un shilling ou 3 fr. 60.

B) Diminution de la réglementation. Des chemins de fer ont eu dès le début la manie de la réglementation, ils ont aimé faire le pion ou l'adjudant de quartier. Criminelle manie. On sait que l'amiral Dumont-Durville qui avait fait plusieurs fois le tour du monde et avait échappé aux tempêtes et aux sauvages est mort en 1842 dans le tristement fameux accident de Bellevue où le train a brûlé. Les voyageurs n'ont pu s'échapper parce que les règlements de la compagnie donnaient l'ordre d'enfermer à clé les voyageurs dans les voitures. Depuis ce sinistre événement, ce règlement est supprimé, mais on a continué longtemps à enfermer les voyageurs dans les salles d'attente. Que les directeurs regardent donc ce qui se passe dans les grands magasins, là pas de règlements contre les clients qu'ils achètent un costume complet ou une cravate, ils ont le droit de se servir des ascenseurs, des escaliers roulants, du restaurant, etc. Aux chemins de fer, en payant d'avance, vous n'avez pas le droit de monter dans le train ou parce qu'il n'a pas de 3<sup>e</sup>, ou parce que la bureaucratie a décidé que le train ne prenait que les voyageurs parcourant que X kilomètres, etc. Le restaurant n'est accessible que dans certaines conditions pour les 3<sup>e</sup> classes.

Or, depuis longtemps en Angleterre, tous les trains ont des voitures de 3<sup>e</sup> classe et il n'y a aucune interdiction faite aux voyageurs de se servir des trains de leur choix qui sont accessibles à toute station pour toute station quelle que soit la distance qui les sépare. Les règlements sont les mêmes pour les voyageurs de 3<sup>e</sup> que pour ceux de 1<sup>re</sup>. Les nouvelles voitures ou trains autorails auront des 3<sup>e</sup>.

A ce point de vue, la plus heureuse nouveauté a été la possibilité pour les clients d'interrompre leur voyage autant de fois qu'ils le veulent sur le trajet direct tant à l'aller qu'au retour, sans aucun supplément ni formalité. Les compagnies anglaises se sont félicitées de cette facilité accordée dans leur rapport aux assemblées générales annuelles.

Le président Whitelaw a dit, à l'assemblée générale du vendredi 8 mars 1935 du London and North-Eastern Railway : « Les billets aller et retour de 1 d. par mille en 3<sup>e</sup> classe et de 1 d. 1/2 (27 centimes le kilomètre) en 1<sup>re</sup> avec arrêts facultatifs doivent être considérés comme ayant fourni une expérience pleine de succès et aussi ils sont devenus le tarif régulier. L'adoption de ces tarifs a arrêté la décroissance continue du nombre des voyageurs qui avait eu lieu jusqu'ici. Pendant la dernière année nous avons transporté 6 millions de plus de passagers, abonnements exceptés, que dans l'année 1933 et plus de 10 millions que l'année 1932. Les recettes passagers ont été en 1934 de £ 360.000 de plus que celle de 1933 et 345.000 de plus que celle de 1933 et 345.000 de plus que 1932. »

A l'assemblée générale de la Southern Railway, le jeudi 28 février 1935, à Cannon street, M. Robert Holland Martin, président de la compagnie, s'est exprimé ainsi : « La délivrance des billets penny mile a continué tout l'année 1934 et a montré *sans aucun doute* un bénéfice pour les actionnaires et pour les voyageurs. Un des effets de ces billets bon marché a été une augmentation du nombre des passagers. »

Le Great Western Railway a tenu son assemblée générale le mercredi 27 février à Paddington station, le président Sir Robert Horne a dit : « Le nombre des passagers transportés par nous en 1934, abonnés exceptés, a augmenté de plus de deux millions et demi et l'introduction des billets de 3<sup>e</sup> retour à un penny mille pendant toute l'année a été *sans aucun doute* le facteur le plus important de cette augmentation. »

La quatrième grande compagnie anglaise, le London, Midland and Scottish Railway a tenu son assemblée générale, le vendredi 1<sup>er</sup> mars, sous la présidence de Sir Josiah Stamp, président de la compagnie. Dans son rapport, il s'est exprimé de la façon suivante : « J'ai déjà expliqué que les nouveaux billets qui nous ont amené de nouveaux voyageurs et étendu le nombre de voyages de nos anciens clients, ont été mis en service en 1934. Cette longue expérience justifie la mesure et non seulement elle a arrêté le déclin des recettes des voyageurs, mais elle a amené l'augmentation actuelle de £ 429.000. »

Les présidents des quatre grandes compagnies anglaises ont donc déclaré que l'arrêt de la décroissance des recettes et même l'augmentation de ces recettes (service voyageurs) ont été obtenus par l'émission de billets aller et retour toute l'année, de toute station à toute station, valables un mois, *par tous les trains*, et permettant de s'arrêter sans formalité ni supplément à toutes les stations sur le trajet direct. Bon marché, liberté du jour du voyage, du choix du train, pas de réglementation, arrêt quand on veut. Que les compagnies françaises en fassent autant et elles gagneront de l'argent suivant cette expérience scientifique. Puisqu'elles ont le moyen de faire plus de recettes et de faire plaisir à leurs clients, on ne s'expliquerait pas qu'elles hésitent plus longtemps.

Les gares anglaises ont l'avantage d'avoir des quais au niveau des planchers des voitures, ce qui est appréciable surtout pour les voyageurs avec leurs valises. Dans les grandes gares, les voitures automobiles se rangent le long du quai du train, ce qui évite aux voyageurs de courir avec leurs paquets à la main dans la rue après les taxis. Tout cela aurait pu être fait lorsque l'on a reconstruit les gares après la guerre. Mais en général les gares françaises sont plus coquettes.

L'effort fait pour augmenter la vitesse des trains se poursuit également dans les deux pays, de même on a amélioré les voitures, les 3<sup>e</sup> sont plus confortables en Angleterre où chaque voyageur a son fauteuil avec trois sièges par banquette.

La supériorité anglaise est due au meilleur marché des places de voyageurs. La 1<sup>re</sup> coûte 45 centimes le kilomètre, à peu près le même prix qu'en France; la 3<sup>e</sup> coûte 28 centimes le kilomètre et seulement 20 centimes en France. Cependant je maintiens ma proposition parce qu'en Angleterre tous les trains, même de luxe, ont des 3<sup>e</sup>; en France, vous êtes forcés de prendre des 2<sup>e</sup> ou des 1<sup>re</sup> si vous voulez utiliser les express et les rapides. Les compagnies anglaises ignorent les restrictions d'admission dans les trains.

En plus, les places de luxe sont d'un prix prohibitif 4 ou 5 fois plus chères qu'en Angleterre. En 1<sup>re</sup>, vous avez un seul lit par compartiment avec toilette complète et vous payez au maximum 1 livre, en 3<sup>e</sup> le prix maximum est de 25 francs, ce sont des couchettes semblables à celles des 1<sup>res</sup> en France. En France, vous payez, malgré la récente baisse de prix de Paris à Marseille, 200 francs un lit de 1<sup>re</sup>. La couchette de 1<sup>re</sup> ayant le même confort que le lit de 3<sup>e</sup> anglais coûte de Paris à Avignon, environ la même distance que de Londres à Glasgow 30 francs, plus le billet de 1<sup>re</sup>. Le lit avec un billet de 3<sup>e</sup> coûte 25 francs, moitié moins cher. Le pullman Paris—Bayonne prend 90 francs de supplément, le pullman de Glacow ne prend que 43 francs, encore moitié moins.

Malgré la baisse des prix récente, les repas dans les rapides, 18 ou 20 francs, sont

plus élevés que les repas anglais de 12 fr. 60 à 18 francs et dans les pullmann 18 francs et 14 fr. 40 en Angleterre et 30 et 25 francs en France.

Enfin le dernier avantage sur lequel j'ai insisté est la dernière innovation des billets AR de toutes gares tous les jours pour tous les trains avec arrêts facultatifs.

Les compagnies de chemins de fer, pour garder ou attirer les clients n'ont qu'à leur offrir la vitesse, le confort, le bon marché et surtout toute liberté. Les compagnies se sont justement plaintes que les vieux règlements de l'État entravaient leur initiative, les voyageurs se plaignent aussi justement que les multiples et capricieux règlements entravent leur initiative dans le choix des trains, des villégiatures, des arrêts aux stations intéressantes, etc. Les expériences anglaises montrent le succès pécuniaire que l'on tire des facilités données aux consommateurs.

Je tiens à remercier en terminant ceux qui ont facilité mes recherches : MM. Monich et Le Norsy, attachés financiers à l'ambassade de France; Felber, du Crédit lyonnais; Guéritte, ingénieur; le colonel Szlumper, du General Office du Southern Railway et son assistant F. J. Surry; Ashton Davies, chief commercial manager du London Midland and Scottish Railway et son assistant H. E. Horne et O. H. Corble, assistant to the chief general manager du London and North Eastern Railway. Grâce à eux, j'ai pu être assuré d'avoir une documentation de premier ordre et de voir moi-même les choses décrites dans cette étude.

D<sup>r</sup> Robert SOREL,

*Vice-président de la Ligue du Libre Échange.*

---