

JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

MAX HOFFMANN

Les tarifs des chemins de fer

Journal de la société statistique de Paris, tome 29 (1888), p. 250-260

[<http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1888__29__250_0>](http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1888__29__250_0)

© Société de statistique de Paris, 1888, 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/>

III.

LES TARIFS DES CHEMINS DE FER.

Dans l'établissement des tarifs de chemins de fer, on tient compte de trois bases : le poids, le volume et la valeur de la marchandise. Si les deux premières de ces bases forment, dans tous les pays, l'élément essentiel du calcul des tarifs, il n'en est pas de même de la troisième, la valeur.

La législation en matière de chemins de fer diffère dans les divers pays, en ce qui concerne la responsabilité du transporteur : tantôt, celle-ci est entière, tantôt elle est mitigée. Elle est entière en France, où les règles générales du droit, pour les voyageurs comme pour les bagages, sont consignées dans l'article 1142 du Code civil, aux termes duquel toute obligation d'exécuter un acte se résout en dommages-intérêts, au cas où celui qui doit exécuter l'acte manque à son engagement ; et aussi dans les articles 1147, 1148 et 1149, qui prévoient l'allocation de dommages-intérêts en cas de retard dans l'exécution, tout aussi bien qu'en cas d'inexécution de l'obligation sauf de cas fortuit ou bien cas de force majeure ; puis dans les articles 1382 et suivants, relatifs à la réparation du dommage causé à autrui, et enfin dans l'article 22 de la loi de police du 15 juillet 1845, qui consacre, spécialement pour les chemins de fer, la responsabilité des concessionnaires ou fermiers, en cas de dommage causé par les administrateurs, directeurs et employés à un titre quelconque.

En ce qui concerne particulièrement les bagages, la législation est contenue dans les articles 1782 et suivants du Code civil, qui proclament la responsabilité du transporteur, en cas de perte ou avaries des objets qui lui sont confiés, à moins qu'il ne puisse invoquer l'excuse des cas fortuits ou de force majeure et en fournir la preuve ; dans les articles 1927, 1928 et 1929 du même Code, relatifs aux obligations des dépositaires ; dans les articles 97, 98, 99, 103 et 104 du Code de commerce qui déclarent le commissionnaire et le voiturier responsables de la perte, du retard et des avaries, hormis le cas de force majeure et celui du vice propre, en ce qui touche nommément les avaries.

La loi française a donc prévu les diverses natures de dommages et réglé les indemnités ; elle n'a modifié ces règles qu'en ce qui concerne les transports effectués sous le régime des tarifs spéciaux. En effet, la Cour de cassation, par arrêt du 4 février 1874, a consacré le principe suivant, proposé en 1860 par Troplong et admis dès la même année par la Cour de Bordeaux : « Aucun transporteur ne peut « stipuler par des conventions particulières, et sans l'autorisation de l'administra-
« tion, qu'il ne sera pas garant de la perte ou de l'avarie survenue aux objets par
« lui transportés. Il en est autrement lorsque cette clause restrictive est inscrite
« dans les tarifs homologués par l'administration ; en effet, les conditions que con-
« tiennent ces tarifs sont légalement obligatoires pour les expéditeurs comme pour
« les transporteurs, et, contrairement aux règles ordinaires, pour les fautes com-
« mises par eux ou leurs agents, elle a pour résultat d'en mettre la preuve à la
« charge de l'expéditeur. »

C'est la seule dérogation que la jurisprudence française ait fait subir à notre législation en matière de chemins de fer. Mais à côté de cette jurisprudence, il en existe

une autre qu'un arrêt plus récent de la Cour suprême, du 19 avril 1886, a formulé en matière de transport maritime : « La clause sans garantie de casse » inscrite sur « un connaissement a pour effet de mettre à la charge de l'expéditeur et du destinataire la preuve des fautes imputées au transporteur ou à ses agents. »

Sauf cette exception, qui met la preuve de la faute à la charge de l'expéditeur ou du destinataire, la responsabilité du transporteur subsiste entière en France. Elle est mitigée en Belgique, par des limites de responsabilité, en vertu de l'article 1152 du Code civil, qui dit : « Lorsque la convention porte que celui qui faillira à l'exécution paiera une certaine somme à titre de dommages-intérêts, il ne peut être alloué à l'autre partie une somme ou plus forte ou moindre. » Cette responsabilité limitée est fixée par les règlements des chemins de fer belges, sauf déclaration de valeur supérieure, auquel cas il est exigé une prime d'assurance. La responsabilité pour les bagages, en cas de perte, est de 6 fr. par kilogramme; les cas d'avarie ou de retard sont réglés suivant les circonstances, sans que puisse être dépassée l'indemnité fixée par la perte des objets. L'indemnité est de 4 fr. par kilogramme pour les envois en grande vitesse ou en express; de 0 fr. 75 c. par kilogramme pour les envois en petite vitesse. L'indemnité en cas de retard des marchandises est de $\frac{1}{10}$ du prix de transport, par jour de retard. L'intéressé a également, moyennant paiement d'une prime, la faculté de fixer l'indemnité qui doit lui être payée en cas de retard.

La responsabilité est, de même, mitigée en Allemagne et en Autriche. Dans le premier de ces pays, elle l'est en vertu de l'article 427 du Code de commerce allemand, analogue dans ses termes à l'article 1152 du Code civil. Ici également on peut s'assurer contre les pertes et les retards. La responsabilité en cas de pertes est limitée, pour les bagages, à 15 fr. par kilogramme; dans ce cas, l'indemnité pour retard est de 0 fr. 25 c. par kilogramme et par jour. L'indemnité pour pertes de marchandises expédiées par envois postaux (la poste allemande se charge des transports jusqu'au poids de 50 kilogr.) est de 7 fr. 50 c. par kilogramme; pour les envois en grande et en petite vitesse, elle est de 1 fr. 50 c. par kilogramme. L'indemnité pour retard est, suivant la durée, de $\frac{1}{4}$ à $\frac{1}{2}$ du prix de transport, à moins que l'on n'ait déclaré une valeur supérieure et payé la prime correspondante.

En Italie, les voyageurs peuvent s'assurer contre les conséquences de la perte éventuelle de leurs bagages moyennant une prime de 0 fr. 0017 par kilomètre et par fraction indivisible de 500 fr., minimum de prime : 0 fr. 70 c. La prime d'assurance est augmentée d'un impôt déterminé par la loi du 8 juin 1874. L'indemnité pour pertes ou avaries, sur les lignes de la Haute-Italie, est ainsi déterminée :

- 2 fr. par kilogramme pour les classes 1 à 3 des marchandises.
- 10 fr. par 100 kilogr. pour la classe 4.
- 4 fr. — pour les autres classes.

Sur les lignes Romaines et méridionales, de :

- 2 fr. par kilogramme pour la classe 1.
- 1 fr. 10 c. — — — 2.
- 1 fr. — — — 3.
- 0 fr. 20 c. — — — 4.
- 0 fr. 10 c. — pour les classes 5, 6, 7.

Dans la Grande-Bretagne, les Compagnies sont reconnues responsables, non seulement pour les bagages transportés dans des fourgons spéciaux, mais encore pour ceux que les voyageurs conservent avec eux dans leurs compartiments; toutefois, cette responsabilité ne s'applique qu'aux effets d'habillement ou aux autres objets à l'usage des voyageurs. Les marchandises de la classe minérale sont transportées aux risques et périls de l'expéditeur. Certains articles sont classés dans des séries différentes, suivant que la Compagnie conserve la responsabilité du transport ou s'en décharge, et l'autorité judiciaire a formellement admis les stipulations de non-responsabilité, notamment pour les transports aux conditions des tarifs spéciaux. La loi de 1868 permet aux Compagnies qui se chargent du transport par rails et par eau, de décliner, au moyen d'un avis affiché et imprimé au dos du récépissé, toute responsabilité pour le cas de guerre, incendie, tempête, explosion de machines ou autres de force majeure.

En Suisse, en cas de perte totale ou partielle, l'indemnité est réglée d'après la valeur commerciale qu'avait la marchandise au lieu et à l'époque où la livraison devait être effectuée, elle ne peut, toutefois, dépasser 1,500 fr. par 50 kilogr. que dans le cas où la marchandise a été remise pour être expédiée en grande vitesse, ou si elle a été traitée comme telle, ou, enfin, si l'ayant droit prouve qu'il y a eu : soit dol, soit faute grave de la Compagnie. Pour les animaux, l'indemnité est limitée à 1,500 fr. par tête, à moins que l'expéditeur n'ait déclaré une valeur supérieure et acquitté une surtaxe de 1 p. 100 de la plus-value ainsi déclarée.

Dans les Pays-Bas, l'indemnité, en cas de retard, est réglée par une bonification de $\frac{1}{4}$ à $\frac{1}{2}$ du prix de transport, si l'on n'a pas acquitté une prime pour une indemnité plus élevée. En cas de perte totale ou partielle, l'indemnité est limitée à 30 florins, soit 63 fr. par 50 kilogr., s'il n'a pas été fait une déclaration supérieure et si l'on n'a acquitté une prime.

En comparant ces différentes législations avec celle en vigueur en France, on remarquera que, dans ce dernier pays, l'indemnité en cas de perte, d'avarie, de retard, ne doit pas être limitée à la valeur matérielle des bagages ou marchandises. Elle doit, en outre, comprendre, conformément à l'article 1149 du Code civil, la perte éprouvée par le voyageur ou l'expéditeur, et le gain dont il a été privé, dans des limites prévues et déterminées par l'article 1150, et pourvu que les faits entrant en ligne de compte soient la conséquence directe et immédiate de l'inexécution des obligations de la Compagnie. Il en résulte qu'en France les Compagnies de chemins de fer ont dû, dans l'établissement des taxes, tenir grand compte de la valeur de la marchandise; dans ce pays, cette valeur est le facteur le plus important dans le calcul du prix de transport, tandis qu'il n'est que secondaire dans les autres pays, précisément à cause de la moindre garantie que le transporteur offre sous forme d'indemnité.

L'analyse critique des tarifs de chemins de fer ne doit pas se borner à ces seules considérations; elle doit également tenir compte des dépenses de construction. Celles-ci sont en moyenne en Europe de 370,000 fr.; aux États-Unis de 186,000 fr.; aux Indes de 201,000 fr. par kilomètre. Il faut également faire entrer en compte le coût de la manutention qui, aux Indes, est meilleur marché que nulle autre part ailleurs; et aussi le prix du combustible nécessaire à la traction, qui est en Allemagne pour l'exercice 1886-1887, en ne considérant que la houille, en moyenne de 7 m. 89 pf. (= 9 fr. 86); en France, de 24 fr. la tonne; qui, pour le coke se chiffre

en Allemagne à 11 m. 98 pf. (= 14 fr. 95 c.); en France, à 30 fr. la tonne. Et surtout on ne doit pas omettre les impôts, les économies que les chemins de fer procurent au Trésor de leurs pays. Ces deux éléments se sont chiffrés en France, d'après le *Bulletin statistique du ministère des travaux publics*, de décembre 1885, pour 1883, à 272,052,465 fr., sur lesquels la poste entre pour 56,865,560 fr. Les chemins de fer de Prusse ont, sur un réseau de 21,279 kilomètres, fin 1886-1887, payé 4,255,056 marks (= 5,318,820 fr.) d'impôts, et la poste leur a coûté, en 1883-1884, 13,138,427 fr.; en Autriche-Hongrie, l'impôt se chiffre, pour 1882, à 26,909,663 fr.; dans le duché de Luxembourg, à 9,970 fr.; en Hollande, à 185,350 fr.

Il importe de prendre en considération tous ces chiffres lorsque l'on veut sainement critiquer les tarifs, sans tomber dans ces erreurs, dont nos réformateurs sont trop souvent coupables.

* * *

Si nous voulons étudier les tarifs par le détail, notre tâche ne peut être que **modeste**, car les tarifs s'écartant du tarif légal, sont d'un nombre aussi considérable que sont les opérations mêmes de l'industrie, du commerce et de l'agriculture.

Un tarif de chemin de fer comprend d'abord le droit de péage, correspondant aux charges du capital de premier établissement et aux frais d'entretien de la **voie ferrée**; puis des droits de transport qui correspondent aux charges d'acquisition et à l'entretien du matériel roulant, aux frais de traction et aux dépenses d'exploitation. En France, par exemple, ces droits sont fixés, sans impôt, en ce qui regarde les voyageurs de la manière suivante :

En 1 ^{re} classe par kilomètre	à 0'067	péage,	0'033	transport,	total	0'10
En 2 ^e classe	—	à 0 050	—	0 025	—	— 0 075
En 3 ^e classe	—	à 0 037	—	0 018	—	— 0 055

On voit que chacun de ces droits se règle sur la plus ou moins grande **somme** de commodité et d'aisance que chaque classe offre aux voyageurs.

Quant aux marchandises, ces deux droits réunis forment la tarification suivante, basée sur la valeur, le volume, le poids de la marchandise : la tonne kilométrique revient en tarif général à 16 cent. en 1^{re} classe, 14 cent. en 2^e classe, 12 cent. en 3^e classe, 10 cent. en 4^e classe, 8 cent. en 5^e classe, et 5 cent. en 6^e classe; c'est-à-dire qu'à 100 kilomètres de distance, la 1^{re} classe revient à 16 fr. la tonne, etc.

Mais les Compagnies, au moyen de différentes combinaisons destinées à répondre aux besoins et aux vœux du public, ont modifié ce tarif légal dans le sens de l'économie; elles tiennent compte alors de la fréquence des voyageurs, de la quantité des marchandises à transporter, enfin du courant commercial. Grâce à ce procédé industriel, les administrations de chemins de fer, en même temps que s'augmentaient les transactions dans le pays, travaillaient dans leur propre intérêt. Elles ont établi pour les voyageurs des billets aller et retour avec une réduction de prix de 25 p. 100, des billets de faveur pour les ouvriers, les émigrants, etc.; des billets d'abonnement d'une certaine durée et des billets de circulation permettant d'effectuer de longs voyages, le tout, aboutissant à d'importantes réductions de prix, sont venus encourager des voyages, des déplacements qui sans ces faveurs n'eussent pas été entrepris.

En France, on ne fait aucune distinction de prix pour les voyages par trains de grande vitesse ou par trains omnibus; à l'étranger, on estime, au contraire, que le

train de grande vitesse rend des services plus grands et mérite par cela même d'être payé plus cher.

La gratuité des bagages est assurée à 25 kilogr. en France, et pour les porteurs de billets d'abonnement, la ligne d'Orléans accorde une gratuité de 50 kilogr. de bagages. A l'étranger cette gratuité n'existe pas partout.

Nous donnons pour l'exercice 1884 le tableau représentant la fréquentation des voyageurs dans les différents pays d'Europe. Nous y ajoutons les prix moyens prélevés dans chaque pays (sans impôts).

DÉSIGNATION des pays.	LONGUEUR moyenne exploitée.	NOMBRE de voyageurs par kilo- mètre.	RÉPARTITION DES VOYAGEURS (P. 1,000)					RECETTES kilomé- triques.	TAXE moyenne.
			1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	4 ^e classe.	à tarif réduit.		
	kilomètres.							francs.	centimes.
Allemagne (1)	36,453	214,738	9	120	640	206	25	9,082	4.23
Autriche-Hongrie	20,895	127,624	12	133	760	67	28	6,540	5.07
Belgique. } Etat	3,100	354,076	45	143	812	"	701 (2)	12,739	3.60
} Compagnies	1,472	"	37	139	824	"	"	7,147	"
Danemark (Etat).	1,507	153,422	8	139	853	"	2 (2)	6,148	4
France	30,250	232,192	74	341	585	"	546 (2)	10,916	4.73
Italie	9,818	166,842	57	282	655	6	494 (2)	8,124	4.80
Luxembourg (Henry).	149	45,863	14	112	874	"	"	1,907	4.16
Norvège.	1,578	59,005	1	75	924	"	2 (2)	2,538	4.45
Pays-Bas	2,103	263,389	87	252	660	"	1	13,381	5.08
Roumanie.	1,505	83,741	51	222	632	"	95	6,167	7.36
Russie (non compris les lignes transcaspiennes).	24,015	166,532	18	87	870	25	2 (2)	8,020	4.81
Finlande	1,138	62,298	12	178	795	"	15	2,800	4.49
Suède.	6,438	45,975	38	97	811	"	24	2,527	5.49
Suisse.	2,885	180,719	15	170	815	"	668 (2)	9,589	5.32

Les tarifs des voyageurs sont soumis :

En France, à un impôt de 23.2 p. 100 sur la taxe perçue ;

En Italie, à un impôt de 13 p. 100 du prix de transport en grande vitesse ;

En Russie, à un impôt de 25 p. 100 pour la 1^{re} classe et la 2^e classe, 15 p. 100 pour la 3^e classe ainsi que pour la 4^e classe, quand le prix dépasse un chiffre déterminé par kilomètre ;

En Hongrie, à un impôt de 15 p. 100 sur les billets de voyageurs ; il en est de même en Roumanie.

Les transports sont affranchis d'impôt spécial de transport en Allemagne, en Autriche, en Belgique, en Danemark, en Suède, en Norvège, dans les Pays-Bas et en Suisse.

La recette moyenne par voyageur a été en 1884 :

En Allemagne, de 1 fr. 19 c. ; en Autriche-Hongrie, de 2 fr. 25 c. ; en Belgique, de 78 cent. ; en France, de 1 fr. 53 c. ; en Italie, de 2 fr. 17 c. ; dans les Pays-Bas, de 1 fr. 51 c. ; en Roumanie, de 5 fr. 79 c. ; en Russie, de 4 fr. 48 c. ; en Suède, de 1 fr. 28 c. ; en Suisse, de 1 fr. 18 c.

Le nombre moyen de déplacement par habitant et par an a été, en 1884, de 6.0 en Allemagne, 1.5 en Autriche-Hongrie, 11.1 en Belgique, 4.0 en Danemark, 5.8 en France, 1.2 en Italie, 2.1 en Luxembourg, 1.8 en Norvège, 4.7 dans les Pays-Bas, 0.3 en Roumanie, 0.4 en Russie, 0.9 en Finlande, 1.1 en Suède, 8.2 en Suisse.

Il n'est pas sans intérêt de rapprocher du nombre moyen de déplacements an-

(1) Non compris les chemins de fer à voie étroite, et les chemins industriels.

(2) Chiffres compris dans les quatre classes.

nuels par habitant, le nombre de déplacements par kilomètre de voies ferrées, le nombre moyen de voyageurs par kilomètre, le rapport de la longueur du réseau à la superficie du territoire, d'une part et au chiffre de la population d'autre part. Voici ce tableau :

DÉSIGNATION des pays.	LONGUEUR DES CHEMINS DE FER		NOMBRE de déplacements par kilomètre.	NOMBRE moyen de voyageurs par kilomètre,
	par kilomètre carré.	par 10,000 habitants.		
	kilomètres.	kilomètres.		
Allemagne.	0.068	8.133	7,500	215,000
Autriche-Hongrie. . . .	0.032	5.542	2,800	128,000
Belgique (État).	0.148	7.554	14,000	354,000
Danemark.	0.040	7.710	5,300	153,000
France	0.056	6.687	7,260	232,000
Italie.	0.033	3.377	3,700	167,000
Luxembourg.	0.058	7.095	3,000	46,000
Norvège.	0.005	8.630	2,100	59,000
Pays-Bas	0.067	5.476	9,000	263,000
Roumanie.	0.012	2.847	1,100	84,000
Russie	0.005	2.882	1,600	167,000
Finlande	0.003	5.318	1,600	62,000
Suède	0.014	14.392	800	46,000
Suisse	0.070	10.176	8,100	181,000

Le transport des marchandises en grande vitesse s'effectue dans la Grande-Bretagne sous deux formes : 1° par la « Malle », qui reçoit les colis de 10 kilogr. ; 2° par la moyenne vitesse, qui reçoit ceux dépassant ce poids.

« Il est d'usage, m'écrit à cet égard une maison d'expédition de Londres, pour le parcours de Londres à Liverpool, d'envoyer tous les colis dont le poids ne dépasse pas 10 kilogr. par la « Malle », ces colis sont livrés le lendemain matin. Ceux dépassant 10 kilogr. sont expédiés par un train de moyenne vitesse et sont livrés à Liverpool quelques heures après les premiers. »

L'Angleterre, grâce à son grand fret, offre l'avantage de pouvoir fournir pour chaque station un wagon complet chargé d'envois partiels ; le train n'a qu'à détacher ce wagon à la station et à continuer sa route. Sur le continent, ce fret fait défaut ; les envois partiels destinés à plusieurs stations sont renfermés dans un seul wagon, ce qui exige une manutention plus longue ; c'est pour cette raison que chez nous on a été obligé de diviser les envois par grande et par petite vitesse.

Les envois en grande vitesse sont expédiés en France par les trains ordinaires du jour ; dans les autres pays, ils le sont par le train ordinaire du lendemain. Presque partout la petite vitesse fait de 125 à 200 kilomètres par jour.

La grande vitesse est taxée généralement au double du prix de la 1^{re} série petite vitesse. Les denrées alimentaires jouissent, en général, des grandes réductions de prix. La moyenne vitesse est appliquée en France sur l'Est, afin d'être en correspondance avec la grande vitesse allemande, dont les délais de livraison sont allongés d'un jour d'expédition, condition conforme à la moyenne vitesse française.

Pour la petite vitesse, les prix du tarif général, dont nous avons donné les taxes, ont subi de si nombreuses modifications que l'importance de ces modifications représente en France les 4/5 des recettes brutes totales ; en Prusse, elles représentent seulement 50 p. 100 des transports.

C'est qu'en France, l'exploitation des chemins de fer est réglée dans le sens commercial, qui sait se plier à toutes les exigences de l'industrie, du commerce et de

l'agriculture; en Prusse, au contraire, l'État exploite ses lignes sous la règle de l'uniformité qui, forcément, exclut l'élasticité qui ne peut être obtenue que par l'initiative privée.

Les compagnies françaises comptent donc de nombreux tarifs que sollicite le public et qui sont publiés semestriellement par l'imprimerie Chaix, dans le recueil connu sous ce nom. Ces tarifs spéciaux ont partout pour bases : la quantité, la charge complète du wagon, un minimum de tonnage ou le paiement d'une taxe correspondant à ce minimum; l'obligation pour le destinataire d'accepter des wagons découverts, ou d'exécuter lui-même le bâchage; l'obligation pour lui de faire le chargement et le déchargement; l'obligation de faire accompagner l'expédition en cours de transport, de donner les soins voulus aux animaux expédiés, d'assurer le graissage des locomotives et tenders transportés par les compagnies; limitation d'indemnité en cas de retard, souvent même décharge complète de responsabilité en cas de retard; même limitation en cas de perte ou d'avarie. Chez nous, tout courant commercial accusé, quelle que soit la quantité transportée, obtient des modifications de tarifs. Ces clauses sont légitimes et ne sont acceptées qu'en échange d'une modification du prix de transport. Ces tarifs sont divisés en tarifs spéciaux, tarifs communs avec d'autres compagnies, tarifs de transit, d'importation, d'exportation, tarifs exceptionnels. Le tarif de transit a donné en France, en 1885, le tonnage et le produit suivants :

SUR LES LIGNES DU	TONNAGE.	PRODUIT.
Nord	11,828 tonnes.	181,822 fr.
Est	80,069 —	1,371,499
Ouest	32,058 —	421,985
Orléans	2,160 —	69,165
P.-L.-M.	73,776 —	2,245,909
Midi	4,359 —	72,023
État.	—	—

L'exportation, en 1885, se chiffre sur les chemins de fer par 799,693 tonnes ayant produit 10,521,573 fr.

Le trafic d'importation, en 1885, se chiffre comme suit :

Pour les vins d'Espagne.

28,800 tonnes par chemin de fer de Hendaye.
52,000 — par mer, de passage.

Arrivages par mer à Rouen en 1885.

Arrivages par la mer. 160,000 tonnes.
Expédition par la Seine 130,000 —
Dont à destination de Paris. 110,000 —
Expédition par rails sur Paris. 22,000 —

Pour les vins d'Italie et d'Espagne ensemble :

75,000 tonnes par chemin de fer.
160,000 — par eau.

Pour les blés étrangers.

Par Rouen en 1884, 231,000 tonnes de céréales par la Seine.
— 60,000 — par rails.

Par le Havre en 1884,	15,000 tonnes de céréales par eau.		
— en 1885,	23,000	—	—
— en 1884,	1,100	—	par rails.
— en 1885,	1,100	—	—

Pour les charbons anglais les prix sont :

Par eau <i>viâ</i> Dieppe sur Paris.	6 fr. la tonne.
— Rouen —	4 à 5 fr. la tonne.
Par rails <i>viâ</i> Dunkerque sur Paris.	7 fr. 40 la tonne.

En Belgique, la classification existe comme en France ; mais elle exige un poids minimum de 400 kilogr. en 1^{re} classe, 5,000 kilogr. en 2^e et 3^e classe, 10,000 kilogr. en 4^e classe. C'est la quantité qui est la première condition du tarif belge quand il s'agit des réductions de prix. Le tarif belge est à base décroissante, c'est-à-dire que le prix diminue à proportion de l'allongement du parcours. Cette tarification profite surtout à l'étranger qui a à son compte les plus grandes distances (1).

Le tarif allemand, autrichien, le tarif suisse sont à prix uniforme pour les envois partiels ; ici c'est le groupage qui bénéficie. Les marchandises brutes ou mi-fabriquées jouissent de tarifs spéciaux par charge complète et de tarifs exceptionnels.

Le tarif italien est à classification. Dans ce pays, si le Gouvernement force une compagnie à établir un tarif réduit, c'est lui qui en supporte les conséquences.

En ce qui regarde la Grande-Bretagne, il est à peu près impossible de donner un aperçu ayant quelque précision des tarifs de chemins de fer.

En effet, les compagnies jouissent dans ce pays d'une liberté presque illimitée, Le *General railway clauses consolidation act de 1845* leur confère les pouvoirs les plus étendus quand il s'agit de modifier leurs taxes. Elles ne sont soumises ni à l'homologation préalable, ni aux formalités d'instruction que prescrivent les règlements français. Les tarifs ne sont point réunis dans des recueils périodiquement livrés à la publicité. Chaque station a un livret spécial, dressé suivant les besoins de son trafic et donnant les prix de transports pour les autres stations avec lesquelles elle est en relation. A côté des prix normaux, il en existe d'autres résultant de traités particuliers entre les compagnies et les expéditeurs. Les compagnies se préoccupent bien moins d'apporter de l'harmonie dans leur tarification que de développer leur trafic ; elles ont à tenir compte de la concurrence des autres lignes, ainsi que de celle de la navigation fluviale ou maritime. On les trouverait absolument rebelles aux idées d'unification et de simplicité qui ont prévalu en France et surtout en Belgique et en Allemagne. Le public lui-même ne pousse pas dans cette voie ; car il est habitué à les considérer comme des entreprises purement commerciales, ses idées en matière de transports sont radicalement différentes des nôtres.

Les bases de tarifs ne varient pas seulement d'un réseau à l'autre ; elles sont, le plus souvent, différentes sur les lignes d'un même réseau. Il n'existe qu'une classification uniforme, celle du *Clearing-House* ; encore cette classification n'est-elle qu'un cadre élastique, dans lequel les compagnies peuvent se mouvoir avec une certaine liberté d'allures.

Voici un tableau contenant les taxes kilométriques moyennes perçues par tonne kilométrique sur rails dans les divers pays en 1884 :

(1) *De l'Utilité des canaux maritimes en Belgique*, par M. A. Gobert. Bruxelles Muquardt, 1884.

DÉSIGNATION des pays.	LONGUEUR moyenne exploitée.	NOMBRE moyen des tonnes par kilomètre.	RÉPARTITION DES MARCHANDISES PAR 1,000				RECETTES kilomé- triques des marchan- dises.	TAXE MOYENNE kilométrique (impôts non compris).
			Bagages.	Grande vitesse.	Petite vitesse.	Bestiaux.		
	kilomètres.						francs.	centimes.
Allemagne	36,458	445,607	3	4	979	11	23,075	5.18
Autriche-Hongrie . . .	20,895	349,143	2	5	993	»	22,192	6.55
Belgique	4,572	»	1	12	987	»	22,821	(en 1882: 5 centimes.)
Danemark	1,507	55,745	4	13	926	57	4,898	6.32
France	90,250	362,491	9	12	960	19	24,208	6.68
Italie	9,818	171,266	5	42	953	»	12,284	7.44
Luxembourg	149	193,864	1	7	992	»	12,916	6.64
Norvège	1,578	46,882	»	»	»	»	3,272	7.05
Pays-Bas	2,103	249,039	4	22	928	51	10,222	4.12
Roumanie	1,505	129,482	2	7	982	9	9,531	7.35
Russie	24,015	438,185	3	2	983	12	27,936	6.45
Finlande	1,138	53,407	4	12	984	»	3,918	7.33
Suède	6,438	71,894	3	»	997	»	5,712	7.95
Suisse	2,885	145,673	13	»	968	19	12,951	6.56

En France, ces moyennes kilométriques diffèrent, comme dans les autres pays, pour chaque compagnie. Au Nord, les combustibles minéraux, par exemple, taxés au prix le plus bas, fournissent la moitié du tonnage total; à l'Ouest, à l'Orléans, cette catégorie n'entre que pour 1/10. La moyenne ne donne donc pas la démonstration que telle ou telle compagnie offre des prix plus avantageux.

L'Allemagne, qui offre un tonnage plus élevé en quantité, est inférieure à la France sous le rapport de la valeur des marchandises, suivant le rapport de la Commission permanente des valeurs en douane du 26 septembre 1887 (*Annales du Commerce*). Pour 1886, la valeur moyenne, en Allemagne, est de 19 fr. 70 c.; en France, elle est de 67 fr. 80 c. le quintal.

Mais notre tableau met du moins en évidence des concessions faites dans chaque pays en matière de tarification. Si nous consultons la statistique du rendement des six grandes compagnies françaises, nous trouvons :

POUR LES ANNÉES:	NOMBRE moyen de kilomètres exploités.	RECETTES totales.	RECETTES kilométriques.
	kilomètres.	francs.	francs.
1882	20,945	1,076,000,000	51,400
1883	23,776	1,094,000,000	46,000
1884	26,372	1,066,000,000	40,400
1885	27,446	1,028,000,000	37,500
1886	28,198	995,000,000	35,300

Cet affaïssement de recettes kilométriques tient pour une large part aux réductions des tarifs, à l'ouverture des lignes peu productives, que l'on continue cependant à exiger des compagnies, contrairement aux intérêts du Trésor et de l'épargne publique.

Voici l'indication du nombre moyen de tonnes expédiées par habitant et par kilomètre de chemin de fer dans différents pays en 1884 :

DÉSIGNATION des pays.	NOMBRE de tonnes expédiées par habitant.	NOMBRE de tonnes expédiées par kilomètre de chemin de fer.
Allemagne	4 tonnes 7	5,780 tonnes.
Autriche-Hongrie . . .	1 — 8	3,351 —
Belgique.	6 — 2	7,789 —
Danemark	0 — 7	875 —
France	2 — 3	2,839 —
Italie	0 — 5	1,366 —
Luxembourg	8 — 0	11,314 —
Norvège	0 — 7	794 —
Pays-Bas.	1 — 5	2,920 —
Roumanie	0 — 3	1,028 —
Russie.	0 — 6	1,908 —
Finlande.	0 — 3	520 —
Suède.	1 — 6	1,271 —
Suisse.	2 — 6	2,546 —

Avant que les chemins de fer fussent établis, le roulage ne dépassait pas la vitesse de 3 à 4 kilomètres à l'heure, sans parler des interruptions qui se produisaient dans la circulation, des stationnements, des arrêts pendant la nuit. La petite vitesse fait aujourd'hui 125 à 200 kilomètres dans les 24 heures. Pour faire 5,000 kilomètres sur 11 directions sortant de Paris, il fallait, en 1814, 1,158 heures; aujourd'hui le trajet s'effectue, à raison de 43^{kil},4 à l'heure, en 124 heures.

L'un des principaux avantages des chemins de fer réside dans la fixité du prix et dans celle des délais. C'était surtout en temps de disette que les manœuvres des transporteurs prenaient un caractère alarmant et presque odieux. A la suite de mauvaises récoltes, les voituriers entre Paris et Marseille, par exemple, allaient jusqu'à augmenter de dix fois leurs taxes pour les grains pris au port de Marseille et destinés à l'approvisionnement de la capitale et du Centre de la France. La navigation n'offrait pas des conditions plus favorables. Sur le lieu de production, la marchandise n'avait qu'une faible valeur; partout ailleurs, elle atteignait des prix qui croissaient, suivant les distances, dans une proportion parfois presque fabuleuse.

Aujourd'hui, grâce aux chemins de fer, la situation est complètement modifiée : la rapidité et le bon marché relatif des transports ont, en quelque sorte, effacé les distances. Aussitôt que la marchandise abonde sur un point du territoire, le trop-plein est emporté au loin par les voies ferrées; quand, au contraire, elle y est rare, quand l'offre est dépassée par la demande, le courant se renverse et vient alimenter le marché.

Les chemins de fer font, en quelque sorte, fonction de pompes aspirantes et foulantes d'une extrême sensibilité, agissent tantôt dans un sens, tantôt dans l'autre, pour rétablir sans cesse, sur tous les points du pays, l'équilibre entre les besoins de la consommation et les moyens de satisfaire ces besoins. Les prix de toutes choses ont subi un abaissement moyen correspondant à la moyenne entre le producteur et le consommateur. Autrefois, les fruits se vendaient à vil prix dans les régions où on les récoltait; aujourd'hui, ils y coûtent quelquefois plus cher que sur certains marchés éloignés. Il était parfois impossible, dans le temps, de transporter le poisson à de grandes distances; aujourd'hui il est souvent plus difficile de se le procurer dans les ports maritimes à aussi bon compte qu'à Paris. Mais l'un des progrès les plus considérables réalisés par les voies ferrées a été la suppression des famines et des disettes. L'insuffisance des moyens de transport était, sinon

la seule, du moins l'une des causes premières des souffrances qui venaient presque périodiquement affecter telle ou telle partie du territoire. En 1838, M. Legrand, directeur général des ponts et chaussées et des mines, disait :

« Les chemins de fer répondent merveilleusement au nouveau besoin qu'a la société d'étendre ses relations. Ils créent, pour les hommes et pour les choses, une rapidité de circulation jusqu'alors inconnue. En quelques instants, de partout, du Centre aux extrémités, ils amènent le mouvement et la vie, et les extrémités, à leur tour, renvoient au cœur de l'État le mouvement et la vie qu'ils en ont reçus. Les chemins de fer sont assurément, après l'imprimerie, le plus puissant instrument de civilisation que le génie de l'homme ait pu inventer, et il est difficile de prévoir et de limiter les conséquences qu'ils sont destinés à produire un jour dans la vie économique des nations. »

Max HOFFMANN.
