

# JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

ALFRED NEYMARCK

## **Les chemins de fer et l'impôt**

*Journal de la société statistique de Paris*, tome 32 (1891), p. 249-260

[http://www.numdam.org/item?id=JSFS\\_1891\\_\\_32\\_249\\_0](http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1891__32_249_0)

© Société de statistique de Paris, 1891, 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/>

# JOURNAL

DE LA

## SOCIÉTÉ DE STATISTIQUE DE PARIS

---

N° 8. — AOUT 1891.

---

### I

#### LES CHEMINS DE FER ET L'IMPÔT.

La légende des gros dividendes (1).

### I

Le sujet dont je vous entretiendrai ce soir n'était pas celui que j'avais primitivement choisi. J'avais l'intention de vous parler des « Chemins de fer et de l'État », et de vous montrer les relations étroites qui existent entre les compagnies privées et le Gouvernement, comment ce dernier était suffisamment armé d'un droit de contrôle administratif et financier dans tous les actes de ces sociétés. Mais, par suite d'une erreur que je dois à ma mauvaise écriture, les compositeurs ont changé, dans l'intitulé de l'ordre du jour, le mot « État » en celui de « Impôt », et je me trouve ainsi en face d'une question tout à fait spéciale et précise. Je n'ai pas cru devoir modifier ce dernier énoncé, et, tout en réservant pour plus tard l'examen de la question que j'avais tout d'abord l'intention de traiter devant vous, j'ai pensé que ce nouveau sujet présentait un intérêt d'actualité, au moment surtout où les Chambres auront avant peu à s'occuper du dégrèvement de l'impôt sur la grande et la petite vitesse, qui imposera de lourdes charges au budget et aux compagnies.

Au surplus, au point de vue de la statistique pure, il n'est pas inutile de rechercher ce que gagnent les compagnies et ce qu'elles payent à l'État ; ce que les actionnaires et le public, en général, retirent de l'exploitation des chemins de fer, et de montrer, par des chiffres exacts, si ces entreprises modernes, ces œuvres d'utilité générale que nous devons à l'esprit d'association et surtout au groupement des petits capitaux, se sont enrichies au détriment de la fortune publique, au profit exclusif de leurs actionnaires ou d'une « ploutocratie », d'une « féodalité financière » qui n'existe que dans l'imagination de ceux qui, après avoir inventé la légende des « gros actionnaires », ont inventé celle des gros dividendes et des bénéfices exagérés, pour en faire le thème de discours retentissants.

---

(1) Conférence faite à la Société de statistique dans sa séance du 17 juin 1891

Il n'y a rien de plus froid qu'un chiffre. Quand il est sincère et émane de documents officiels absolument sûrs et dignes de foi, il est impossible de déguiser ce qui est ; il permet à ceux qui le consultent de se faire une opinion raisonnée. Ce sont donc les chiffres, chiffres que je tiens de sources officielles, ai-je besoin de le dire, que j'interrogerai et qui répondront d'eux-mêmes, pour indiquer d'une part la situation respective des compagnies, les services qu'elles ont rendus, le développement qu'elles ont acquis, ce qu'elles rapportent à leurs actionnaires et au public, au pays tout entier, et, d'autre part, ce qu'elles rapportent au Trésor par les profits qu'elles lui procurent, par les économies qu'elles lui font réaliser.

Dans un travail de cette nature, il est nécessaire, pour que la lumière soit complète, de baser ses recherches sur une période de longue durée. Je prendrai donc comme point de départ l'année 1865 et la comparerai successivement aux années 1881, 1883 et 1890. C'est à dessein que ces dates sont choisies. En 1865, les conventions de 1859 reçoivent leur plein effet. En 1881, la question des chemins de fer est l'objet de vives discussions dans le Parlement et dans la presse et aboutit aux nouvelles conventions de 1883. Enfin, en 1890, la réduction des tarifs proposée et prochainement applicable, si les Chambres sanctionnent les projets des ministres des finances et des travaux publics, ouvrent aux compagnies une voie nouvelle, pleine de promesses au dire des uns, très aléatoire, disent les autres.

Interrogeons les chiffres au début et à la fin de cette période de 25 ans : examinons-les, compagnie par compagnie, et voyons ce qu'ils nous apprennent.

## II

Les recettes brutes de la **Compagnie de l'Est** étaient de 93 millions (en chiffres ronds) en 1865 ; elles s'élevaient à 130 millions en 1881 ; à 137 millions en 1883 ; à 142 millions en 1890. Le produit net, qui était de 45 millions en 1865, s'élevait à 54 millions en 1881 ; à 50 millions en 1883 ; à 56 millions en 1890.

Pendant ce laps de temps, le nombre de voyageurs transportés s'élève de 17 à 39 millions ; le nombre de tonnes de marchandises passe de 6 à 13 millions. Les kilomètres exploités s'élèvent du chiffre de 2,621 en 1865 à 2,784 en 1881 (1), à 3,655 en 1883 et à 4,511 en 1890. Les recettes moyennes réalisées par voyageur et par tonne de marchandises diminuent de 1 fr. 85 pour les voyageurs à 1 fr. 32 ; de 8 fr. 80 pour les marchandises à 5 fr. 95. Le prix moyen de la tonne kilométrique s'abaisse de 0 fr. 0572 à 0 fr. 0513.

Donc, développement continu de la Compagnie ; bénéfices pour le public par les diminutions de prix dans les transports. Que gagnent les actionnaires ?

Le dividende des actionnaires de l'Est était de 33 fr. en 1865 et en 1881. Les conventions de 1883 lui assurent un minimum de 35 fr. 50, chiffre distribué en 1883 et en 1890.

Mais, de ces chiffres, il faut déduire les impôts. Ces impôts étaient par action de 0 fr. 73 en 1865 ; de 2 fr. 54 en 1881 et 1883 ; de 2 fr. 893 en 1890. Il en résulte que l'actionnaire de la Compagnie de l'Est, qui recevait net par action 32 fr. 27 en 1865, a reçu, en 1890, 32 fr. 607, soit 0 fr. 337 en plus. Sur les 584,000 actions

---

(1) Sans compter la partie du réseau située en Alsace-Lorraine et cédée à l'Allemagne en vertu du traité de Francfort.

dont se compose le capital de la compagnie, cette augmentation de dividende représente 196,800 fr., alors que le produit net s'est accru de 11 millions !

La Compagnie de **Paris-Lyon-Méditerranée** est-elle plus favorisée ? Ses actionnaires ont-ils bénéficié largement du développement de cette compagnie ? L'État a-t-il trouvé dans les résultats de son exploitation des bénéfices de quelque importance ?

En 1865, la compagnie exploitait 3,225 kilomètres ; en 1881, 6,775 kilomètres ; en 1883, 7,233 kilomètres ; en 1890, 8,767 kilomètres.

A ces diverses dates, les recettes brutes perçues, le produit net, le nombre de voyageurs et de tonnes de marchandises transportés, les recettes moyennes réalisées par voyageur et par tonne, le prix moyen de la tonne kilométrique se chiffraient comme suit :

	1865	1881	1883	1890
Nombre de kilomètres exploités . . . . .	3,225	6,775	7,233	8,767
Recettes perçues . . . . .	151,713,203 <sup>f</sup>	338,503,675 <sup>f</sup>	329,367,205 <sup>f</sup>	347,526,029 <sup>f</sup> 77
Produit net de l'exploitation . . . . .	91,758,237	195,141,153	163,398,771	191,357,961 22
Nombre de voyageurs transportés . . . . .	13,156,185	23,540,303	35,188,225	40,553,417
Nombre de tonnes . . . . .	7,453,774	25,014,646	21,135,842	21,759,074
Recette moyenne par voyageur . . . . .	3 <sup>f</sup> 24	2 <sup>f</sup> 67	2 <sup>f</sup> 58	2 <sup>f</sup> 44
Recette par tonne . . . . .	11 8726	8 567	9 7278	9 5938
Prix moyen de la tonne kilométrique . . . . .	0 05726	0 057	0 05343	0 05289
Montant du coupon d'action brut . . . . .	60 "	75 "	55 "	55 "
Impôts à déduire sur titres au porteur . . . . .	1 25	5 12	4 89	4 74
Somme nette payée à chaque actionnaire . . . . .	58 75	69 88	50 11	50 26

De 1865 à 1890, l'exploitation de la compagnie s'accroît de 5,542 kilomètres ; les recettes brutes passent de 151 à 347 millions ; le produit net de 91 à 191 millions ; le nombre de voyageurs et de tonnes de marchandises transportés triple ; les prix de transport sont abaissés. Ces chiffres indiquent une grande prospérité. Que gagnent les actionnaires ?

Ils recevaient, par action :

60 fr. en 1865 ; 75 fr. en 1881 ; 55 fr. en 1883 ; 55 fr. en 1890. De ces chiffres, il faut déduire les impôts qui frappent les titres au porteur et qui étaient de :

1 fr. 25 en 1865 ; 5 fr. 12 en 1881 ; 4 fr. 89 en 1883 ; 4 fr. 74 en 1890.

Il en résulte que l'actionnaire de Paris-Lyon-Méditerranée recevait net 58 fr. 75 en 1865 et ne reçoit plus que 50 fr. 26 net en 1890. Son revenu a donc diminué de 8 fr. 49 par titre. Sur les 800,000 actions dont se compose le capital social, cette diminution représente 6,792,000 fr. de moins dans les dividendes distribués et perçus, alors que le produit net de la compagnie s'est accru exactement de 100 millions pendant la même période.

Passons à la **Compagnie du Midi**.

En 1865, les recettes brutes perçues s'élèvent à 40 millions 792,000 fr. ; elles atteignent 106 millions en 1881, 109 millions en 1883, et descendent à 97,879,000 fr. en 1890.

Le produit net se chiffre par 21,645,000 fr. en 1865 ; 50 millions en 1881 47,941,000 fr. en 1883 ; 43,621,000 fr. en 1890.

De 1865 à 1890, le produit net a doublé : le nombre de voyageurs trans-

portés a triplé : 4,516,098 voyageurs en 1865 ; 11,238,716 en 1881 ; 12,071,842 en 1883 et 12,680,089 en 1890.

Même progression dans le nombre réel de tonnes transportées :

En 1865, 1,814,738 tonnes ; en 1881, 5,890,638 tonnes ; en 1883, 6,040,109 tonnes ; en 1890, 5,678,856 tonnes.

Les kilomètres exploités (longueur moyenne) sont au nombre de 1,371 en 1865, 2,339 en 1881 ; 2,389 en 1883 ; 2,989 en 1890.

Les recettes moyennes réalisées par voyageur et par tonne de marchandises se sont abaissées de 3 fr. 09 à 2 fr. 62 pour les voyageurs ; de 12 fr. 27 à 9 fr. 58 pour les marchandises.

Le prix moyen de la tonne kilométrique, qui était de 0,0694 en 1865, descend à 0,0636 en 1890.

Voilà encore une compagnie en pleine prospérité : augmentation du réseau, du produit net, du nombre de transports en voyageurs et en marchandises ; bénéfices pour le public par les réductions de tarif successivement consenties. Les actionnaires ont-ils été favorisés dans les mêmes proportions ?

L'action du Midi a reçu 40 fr. en 1865, 1881 et 1883, et 50 fr. en 1890. Défalcation faite des impôts sur les titres au porteur, impôts qui étaient de 0 fr. 80 par action en 1865, 3 fr. 13 en 1881, 3 fr. 70 en 1883 et 4 fr. 29 en 1890, l'actionnaire qui recevait 39 fr. 20 net en 1865, 36 fr. 87 en 1881 et 36 fr. 30 en 1883, reçoit 45 fr. 71 en 1890, soit 6 fr. 51 de plus qu'il y a 25 ans.

Ainsi, après 25 ans, le Midi a vu son dividende augmenter de 6 fr. 51, ce qui représente 1,627,500 fr., alors que, dans le même laps de temps, le produit net a passé de 4 1/2 à 12 1/2 millions.

Voici maintenant une autre grande Compagnie, **le Nord**, la plus riche, dit-on, et, par cela même, la plus enviée de toutes.

Elle marche seule, c'est-à-dire qu'elle n'a pas besoin de faire appel aux avances du Trésor ; elle a la liberté de ses dividendes, puisqu'elle ne doit rien à personne autre que ses obligataires. Ses actionnaires doivent s'être enrichis dans des proportions considérables. Voyons ce que les chiffres vont encore nous apprendre. Le tableau ci-dessous indique les résultats suivants :

	1865	1881	1883	1890
Nombre de kilomètres exploités (moyenne) . . .	1,166	2,774	3,095	3,599
Recettes brutes perçues . . . . .	80,953,000 <sup>f</sup>	165,646,000 <sup>f</sup>	173,183,000 <sup>f</sup>	189,228,000 <sup>f</sup>
Produit net . . . . .	51,071,000	80,095,000	79,701,000	99,425,000
Nombre de voyageurs transportés. . . . .	10,632,000 <sup>(1)</sup>	23,993,000 <sup>(2)</sup>	27,978,000	34,431,000
Nombre de tonnes de marchandises . . . . .	6,216,000 <sup>(1)</sup>	17,126,000 <sup>(2)</sup>	18,877,000	23,724,000
Recette moyenne par voyageur . . . . .	2 <sup>f</sup> 39	1 <sup>f</sup> 83	1 <sup>f</sup> 77	1 <sup>f</sup> 54
Recette moyenne par tonne. . . . .	7 02	5 64	5 60	4 90
Prix moyen de la tonne kilométrique . . . . .	0 065	0 0549	0 0542	0 0483
Montant du coupon d'action brut . . . . .	71 50	77 "	73 "	70 "
Impôts à déduire par action . . . . .	4 45	5 868	6 063	6 380
Somme nette payée à chaque actionnaire . . . .	70 05	71 132	66 937	63 620

(1) Chiffres applicables à l'ancien réseau seulement : 1,054 kilomètres  
(2) Chiffres applicables à l'ancien et au nouveau réseau, y compris la ligne d'Amiens à Rouen 2,043 kilomètres.

Plus de 100 millions d'augmentation dans les recettes brutes, et près de 50 millions dans les recettes nettes ; augmentation de plus du triple dans le transport des voyageurs et de près du quadruple dans le tonnage des marchandises ; en même temps, abaissement des tarifs, d'où économie et bénéfice pour le public et le commerce : tels sont les résultats généraux. Mais les profits particuliers pour les actionnaires, quels sont-ils ?

Les actionnaires ont reçu 71 fr. 50 brut en 1865 ; 77 fr. en 1881 ; 73 fr. en 1883 ; 70 fr. en 1890. En apparence, il y a seulement 1 fr. 50 de diminution dans les dividendes annuels, mais cette diminution est, en réalité, de 6 fr. 43 par action, car il faut tenir compte des impôts à déduire sur le montant du coupon brut. Or, l'impôt par coupon d'action était de 1 fr. 45 en 1865 ; 5 fr. 868 en 1881 ; 6 fr. 063 en 1883 ; 6 fr. 38 en 1890. Il en résulte que la somme nette payée à chaque actionnaire s'élevait à 70 fr. 05 en 1865 et n'est plus seulement que de 63 fr. 62 en 1890.

Ainsi, malgré 109 millions d'augmentation de recettes brutes et 50 millions d'augmentation de recettes nettes, les actionnaires du Nord reçoivent 6 fr. 43 de moins qu'en 1865.

La **Compagnie d'Orléans** est-elle plus favorisée ? Ses actionnaires ont-ils bénéficié, dans de larges proportions, du développement continu de leur société ? Le tableau que nous dressons ci-après répondra encore pour nous.

	1865	1881	1883	1890
Nombre de kilomètres exploités . . . . .	2,908	4,362	4,362	6,114
Recettes perçues. . . . .	93,988,177 <sup>f</sup>	174,359,389 <sup>f</sup>	175,876,350 <sup>f</sup>	166,817,658 <sup>f</sup>
Produit net . . . . .	53,786,184	99,936,580	92,521,876	83,690,978
Nombre de voyageurs transportés . . . . .	9,065,482	17,608,560	19,465,735	22,570,285
Nombre de tonnes de marchandises . . . . .	4,014,970	8,616,520	9,098,733	8,354,498
Recette moyenne par voyageur . . . . .	3 <sup>f</sup> 23	2 <sup>f</sup> 74	2 <sup>f</sup> 60	2 <sup>f</sup> 24
Recette moyenne par tonne. . . . .	13 12	11 98	11 23	10 53
Prix moyen de la tonne kilométrique . . . . .	0 0637	0 0592	0 0593	0 0589
Recette moyenne du voyageur kilométrique . . . . .	0 0553	0 0503	0 0437	0 0446
Montant du coupon d'action brut . . . . .	56 "	56 "	57 50	58 50
Impôts à déduire sur titres au porteur. . . . .	1 44 "	4 19	4 31	4 91
Somme nette payée à chaque actionnaire . . . . .	54 56	51 81	53 19	53 59

Ainsi, de 1865 à 1890, la Compagnie d'Orléans augmente son réseau de 3,196 kilomètres ; ses recettes brutes passent de 93 à 166 millions ; les recettes nettes de 53 à 83 millions ; pendant ce temps, ses transports de voyageurs s'élèvent de 9 millions à 22 1/2 millions ; les tonnes de marchandises transportées se chiffrent par 8,854,000 au lieu de 4 millions ; les tarifs de transport sont diminués, pour les voyageurs et les marchandises, de plus du tiers. Seuls, les actionnaires restent en dehors de ce grand mouvement de prospérité. L'action Orléans recevait net 54 fr. 56 en 1865 ; elle reçoit seulement 53 fr. 59 en 1890, soit 0 fr. 97 de moins.

Sur les 600,000 actions dont se compose le capital social, cette diminution dans le dividende représente une somme de 582,000 fr. alors que les recettes nettes de la Compagnie dépassent de 30 millions celles réalisées en 1865.



brute a gagné 560 millions; le produit net s'est accru de 239 millions (1). Quant au dividende moyen des actionnaires, il a diminué de 1 fr. 63 par action, ce qui fait, sur les 3,059,000 actions des six compagnies, une diminution totale de 4,986,170 fr.

Que devient, en présence de ces chiffres, la légende des gros dividendes ?

Mais, dira-t-on, si les actionnaires n'ont pas vu s'accroître leurs dividendes, s'ils ne se sont pas enrichis alors que, depuis 25 ans, les produits nets ont augmenté dans des proportions énormes, que sont devenus ces accroissements de recettes, et, si les actionnaires n'en ont tiré aucun profit, dans quelles mains les bénéfices sont-ils passés ? Les compagnies ont dû probablement gaspiller, dissiper cette immense fortune.

Il n'en est rien. Elles ont employé leurs excédents de recettes tant à construire de nouvelles lignes qu'à assurer l'intérêt et l'amortissement des sommes nécessaires à cette construction. C'est le fameux système du *déversoir*, imaginé par M. de Franqueville et imposé par le gouvernement impérial. Les compagnies ont fait profiter le public de ces bénéfices légitimement acquis; elles ont développé leurs réseaux et diminué leurs prix de transport, et c'est ainsi que, pendant que les produits nets s'accroissaient, les dividendes des actionnaires restaient stationnaires.

D'autre part, l'État a frappé les compagnies d'impôts fort lourds et l'exploitation des chemins de fer lui procure des bénéfices considérables.

Ces profits particuliers que l'État recueille dans l'exploitation des chemins de fer sont de deux sortes :

1° *Recettes perçues* : Impôts sur les transports; abonnements pour le timbre des actions et des obligations; droit de transmission sur les titres nominatifs et au porteur; contributions foncières et patentes; licences, estampilles, plombs de douanes; impôt sur le revenu des valeurs mobilières; timbres des récépissés et des lettres de voiture; timbres-poste pour les lettres d'avis; droit de timbre sur les quittances, les acquits, les reçus de tout ordre; droits de douane sur les houilles, coke et autres matières employées par les compagnies; frais de contrôle et de surveillance avancés par les compagnies;

2° *Économies réalisées* : Sur les transports des postes, de la guerre, de la marine, des travaux publics, de l'administration des finances, des tabacs, des poudres, des prisonniers, des agents des contributions indirectes et des douanes, de l'administration des lignes télégraphiques.

Ces profits qu'un ancien ministre des travaux publics, l'honorable M. Millaud, aujourd'hui sénateur et vice-président du Conseil supérieur de statistique, a tenu à détailler, chiffres par chiffres, devant le Sénat (*séance du 26 février 1887*), sont énormes.

(1)

	RECETTES brutes.		RECETTES nettes.	
	1865	1890	1865	1890
	millions.		millions.	
Est. . . . .	93	142	45	56
Lyon . . . . .	151	347	91	191
Midi . . . . .	40	97	21	43
Nord . . . . .	80	189	51	99
Orléans . . . . .	93	166	53	83
Ouest . . . . .	69	145	35	63
Totaux . . .	526	1,086	296	535





Ainsi l'exploitation des chemins de fer rapporte en 1890 :

	Par action.	A l'État.	Soit en plus pour l'État.
A l'actionnaire de l'Est. . . . .	32'607	67'94	35'34
— du Lyon . . . . .	50 26	105 309	55 049
— du Midi. . . . .	45 71	111 51 (1)	65 80
— du Nord. . . . .	63 62	74 281	10 66
— de l'Orléans. . . . .	53 59	85 56	31 97
— de l'Ouest . . . . .	35 237	133 14	97 91
		(en 1883)	
Totaux . . . . .	281'024	577'74	296'72

On a dit souvent que l'État et les compagnies de chemins de fer étaient de véritables associés. L'honorable M. Bazille, rapporteur des conventions de 1883 devant le Sénat, disait même que l'État et les compagnies avaient contracté un « mariage de raison ». C'est la vérité, mais il faut convenir que les apports et bénéfices des deux conjoints sont loin d'être égaux. Celui qui gagne le plus avec les compagnies, ce n'est pas l'actionnaire : c'est le Trésor, c'est l'État ; il a la part du lion, en attendant qu'il ait la part tout entière, puisque, à l'expiration des concessions, il sera propriétaire, sans bourse délier, de ces compagnies de chemins de fer qui, à l'heure actuelle, donnent une recette brute d'environ 1 milliard 100 millions et, d'après les cours de leurs titres à la Bourse, ont une valeur vénale de plus de 16 milliards. Quel est l'actionnaire qui refuserait d'échanger sa position contre celle que possède et s'est réservée l'État !

#### IV

Nous avons indiqué le montant total des recettes que l'État effectue et des économies qu'il réalise avec les six grandes compagnies de chemins de fer. Sur l'ensemble du réseau, d'après les documents que publient le *Journal officiel*, le Bulletin de statistique du ministère des finances, le Bulletin du ministère des travaux publics, les recettes perçues et les économies réalisées par l'État s'élevaient :

- à 91,700,000 fr. en 1865 ;
- à 263,733,345 fr. en 1881 ;
- à 276,435,341 fr. en 1883 ;
- à 288,000,000 fr. en 1886 ;

Les résultats de 1890 ne sont pas encore publiés, mais ils dépasseront certainement 300 millions.

En 1865, les actionnaires des six grandes compagnies recevaient comme intérêts et dividendes 159,605,500 fr. En 1890, ils ont reçu net 146,803,588 fr. et brut 160,632,000 fr., en sorte que l'État, qui gagnait 60 millions de moins qu'eux il y a vingt-cinq ans, gagne maintenant près de 150 millions de plus que les actionnaires.

On a contesté quelquefois la réalité de ces bénéfices ; les actionnaires, eux, savent qu'ils sont bien réels, car ce sont eux qui les paient. Nous en avons fait bien souvent le relevé (2) ; il n'est pas inutile de l'établir à nouveau. Rien que sous forme de conversion et transfert, impôts sur le revenu, sur les coupons et titres sortis

(1) Chiffres de 1889.

(2) Voir dans le *Rentier* du 7 juin 1887 : *Les Conventions de 1883 et le Budget*. — Dans celui du 17 mars 1891 : *Les Compagnies de Chemins de fer et l'État*

remboursables, voici le détail des sommes payées pendant l'année 1890 par les compagnies :

**La Compagnie de l'Est a payé :**

Abonnement au timbre . . . . .	1,444,616' »
Timbres de quittances . . . . .	56,879 47
Impôt de transmission . . . . .	452,266 90
Abonnement sur titres au porteur . . . . .	1,683,383 26
Impôt sur le revenu . . . . .	2,660,300 68
Impôt sur primes de remboursement . . . . .	134,797 70
Total . . . . .	<u>6,432,244' 01</u>

A ces chiffres, il convient d'ajouter l'impôt foncier et des portes et fenêtres, 436,724 fr. 80 ; les patentes, 343,740 fr. 24 ; les taxes diverses : mainmorte, chambres de commerce, poids et mesures, taxes communales extraordinaires, 54,646 fr. 30 ; ce qui fait un ensemble de 835,111 fr. 34, qui, ajoutés aux 6,432,244 fr. 01 désignés plus haut, forment un total général de 7,267,355 fr. 35.

**La Compagnie de Lyon a payé :**

Abonnement au timbre . . . . .	3,536,028' 59
Timbres de quittances . . . . .	43,016 30
Impôt de transmission . . . . .	1,184,840 60
Impôt de circulation . . . . .	3,856,932 91
Impôt sur le revenu . . . . .	7,018,100 29
Impôts sur primes de remboursement . . . . .	331,907 89
Total . . . . .	<u>15,970,826' 58</u>

Sans compter les impôts mobilier et foncier et taxes diverses de mainmorte, chambres de commerce, etc.

**La Compagnie du Nord a payé :**

Abonnement au timbre . . . . .	1,004,491' 52	
Timbres de quittances . . . . .	26,416 »	
Impôt de transmission . . . . .	450,901' 25	}
Abonnements sur titres au porteur . . . . .	1,565,247 17	
Impôt sur le revenu . . . . .	2,948,957 47	}
Impôt sur primes au remboursement . . . . .	105,016 11	
Total . . . . .	<u>6,101,029' 52</u>	
Auxquels il faut ajouter le montant des impôts mobilier et foncier pour 1890 . . . . .	867,514 41	
Total . . . . .	<u>6,968,543' 93</u>	

**La Compagnie du Midi a payé :**

Abonnement au timbre . . . . .	1,008,338' 59
Timbres de quittances . . . . .	102,000 »
Impôt de transmission . . . . .	331,875 74
Droits sur titres au porteur . . . . .	1,280,430 53
Impôt sur le revenu . . . . .	2,015,027 44
Impôt sur primes de remboursement . . . . .	80,781 92
Total ( <i>A reporter</i> ). . . . .	<u>4,818,454' 22</u>

	<i>Report</i> . . . . .	4,818,454'22
Auxquels s'ajoutent les impôts fonciers et patentes pour		
1890 . . . . .		430,620 »
Total . . . . .		<u>5,249,074'22</u>

La **Compagnie de l'Ouest** a payé :

Abonnement au timbre . . . . .		1,373,962'31
Timbres de quittances . . . . .		70,000 »
Impôt de transmission . . . . .		432,290 30
Abonnement sur titres au porteur . . . . .		1,582,257 33
Impôt sur le revenu . . . . .	2,645,182'94	} 2,785,798 07
Impôt sur primes de remboursement. . . . .	140,525 13	
Total . . . . .		<u>6,244,218'01</u>
Auxquels s'ajoutent, pour impôts foncier, mobilier, pa-		
tentes, etc. . . . .		1,016,833 64
Total . . . . .		<u>7,261,051'65</u>

La **Compagnie d'Orléans** a payé :

Abonnement au timbre . . . . .		1,482,347'66
Timbres de quittances . . . . .		60,000 »
Impôt de transmission . . . . .		579,228 30
Abonnement sur titres au porteur . . . . .		1,703,594 77
Impôt sur le revenu . . . . .		3,388,004 56
Impôt sur primes de remboursement . . . . .		192,122 64
Total . . . . .		<u>7,405,297'93</u>
Auxquels s'ajoute le montant des impôts mobilier et fon-		
cier pour 1890, soit environ . . . . .		1,000,000 »
Total . . . . .		<u>8,405,297'93</u>

Récapitulons ces divers chiffres : nous trouvons que, sous forme d'impôts bien connus du public, bien tangibles, les compagnies suivantes ont payé à l'État, en 1890 :

Est. . . . .	7,267,355'35
Lyon . . . . .	15,970,826 58
Nord . . . . .	6,968,543 93
Midi . . . . .	5,249,074 22
Orléans . . . . .	8,405,297 93
Ouest. . . . .	7,261,051 65
Total . . . . .	<u>51,122,149 66</u>

V

Ces seuls prélèvements opérés au profit du fisc représentent près du tiers du dividende distribué aux actionnaires et, si nous comparons l'ensemble des bénéfices perçus et des économies réalisées par l'État et qui dépassent 300 millions, aux 146 millions nets distribués aux actionnaires, nous trouvons que, quand ces derniers reçoivent 1 fr., l'État, lui, tant en recettes perçues qu'en économies réalisées, gagne plus du double. Ce n'est pas tout. Les compagnies auxquelles on demande à chaque

instant des réformes de tout genre et qui sont sollicitées sans cesse à effectuer de nouvelles dépenses, comme si leurs ressources étaient inépuisables, consacrent chaque année des sommes considérables en faveur de leur personnel sous des formes multiples, telles que : dotation à la caisse de retraites, sociétés de secours, indemnités pour travaux exceptionnels, soins médicaux, gratifications, primes aux mécaniciens et aux chauffeurs, aux agents de l'exploitation, boissons hygiéniques, dépenses de l'asile et de la crèche, concessions sur les jours de voyages des parents, etc., etc. ; c'est par millions que se chiffrent ces dépenses annuelles qu'effectuent ces compagnies qui, dit-on, traitent leurs agents avec un sans-gêne vraiment inhumain (1).

Après la légende des « gros actionnaires » et de la « féodalité financière », légende dont nous avons prouvé, dans de précédents travaux, l'inanité, car les titres de ces compagnies, suivant l'expression de M. Yves Guyot, aujourd'hui ministre des travaux publics, « sont, au contraire, dispersés dans une multitude de petites bourses » (2), nous espérons avoir détruit, par les faits et les chiffres qui précèdent, une autre légende, non moins répandue, non moins imaginaire, celle des « gros dividendes » perçus par les actionnaires.

Celui qui gagne le plus avec les grandes compagnies, celui qui perçoit de « gros dividendes », c'est l'État, telle est la vérité, et nous dirons encore, comme nous l'écrivions récemment, que surcharger outre mesure les compagnies, c'est agir contre les intérêts du Trésor. C'est risquer de compromettre leur crédit qui, nous l'avons souvent répété, est aussi utile à l'État qu'aux compagnies elles-mêmes ; c'est enrayer leur développement et par là diminuer les bénéfices du Trésor. Il ne faut pas oublier enfin que l'État et les compagnies sont, en réalité, de véritables associés. Les rentiers français possèdent, dans d'égales proportions, des titres de rentes sur l'État et des valeurs de chemins de fer. Sur le total général des rentes françaises en circulation, 65 p. 100 sont constituées au nominatif ; sur le total général des actions et des obligations de chemins de fer, 67 p. 100 sont au nominatif (3). Dans soixante ans, l'État sera propriétaire, sans bourse délier, de cet immense réseau qui a coûté plus de 12 milliards et dont la valeur actuelle, représentée par les titres en circulation, atteint 16 milliards. L'État a donc le plus grand intérêt à ménager le crédit et la puissance d'expansion de ces compagnies qui ont rendu de si grands services au pays en même temps qu'elles lui procurent des bénéfices énormes. Enrayer leur développement par des surcharges exagérées, serait, qu'on nous permette l'expression, tuer la poule aux œufs d'or.

Alfred NEYMARCK.

---

(1) Voir sur ce sujet deux études des plus remarquables publiées, l'une par M. H. Chauffard, ancien maître des requêtes au Conseil d'État et aujourd'hui avocat à la Cour de cassation (Dunod, éditeur) ; l'autre par notre confrère des *Débats* et de l'*Économiste français*, M. Georges Michel, dans le *Soleil du dimanche*, sous le titre *Histoire express des chemins de fer français*. Pendant l'année 1890, la Compagnie du Nord a consacré 3,302,145 fr. aux institutions ouvrières, soit en indemnités, secours et pensions, soit en prélèvements pour pensions de retraites. La Compagnie d'Orléans a dépensé de ce chef : 8,569,000 fr. L'Est, le Lyon, le Midi, l'Ouest ont, de leur côté, amélioré dans de larges mesures la situation de leur personnel. — Voir, à ce sujet, les rapports lus aux récentes assemblées d'actionnaires.

(2) Voir : *L'Impôt sur le revenu*, par M. Yves Guyot, page 263. In-8°, chez Guillaumin.

*L'Épargne française et les compagnies de chemins de fer* : classement et répartition des actions et des obligations dans les portefeuilles au 31 décembre 1889, par M. Alfred Neymarck ; communication faite à la Société de statistique le 19 mars 1890. In-8°, chez Guillaumin et C<sup>ie</sup>.

(3) Voir *L'Épargne française et les compagnies de chemins de fer* (3<sup>e</sup> édition). Communication faite à la Société de statistique de Paris, séance du 19 mars 1890, par M. Alfred Neymarck. In-8°, chez Guillaumin et C<sup>ie</sup>.