

JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

A. BARRIOL

Statistique de l'emploi des recettes des compagnies de chemins de fer

Journal de la société statistique de Paris, tome 60 (1919), p. 57-66

http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1919__60__57_0

© Société de statistique de Paris, 1919, 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/legal.php>). 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/>

II

STATISTIQUE

DE

L'EMPLOI DES RECETTES DES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

Après les discours de nos deux présidents dont l'un a si bien décrit la vie de notre Société pendant l'année qui a vu nos angoisses et notre victoire, et le second a montré l'avenir que nous pouvons escompter, il paraissait difficile de développer un sujet pouvant prêter à discussion étendue : l'expérience des années précédentes a montré qu'il restait toujours bien peu de temps aux auteurs de communications à la séance de janvier, et votre secrétaire a pensé qu'il était préférable de vous présenter des tableaux de pure statistique.

J'ai déjà donné dans une autre société qui a l'honneur d'être présidée par M. d'Eichthal, et à propos d'une affaire très différente, quelques indications très sommaires sur le sujet à l'ordre du jour, mais il m'a paru intéressant, étant donné que la réorganisation des transports est très certainement l'une des questions les plus angoissantes de l'époque actuelle, de vous fournir les résultats de travaux assez laborieux sur l'emploi des recettes des chemins de fer.

Toutes les sommes que j'indique dans les tableaux sont tirées des rapports aux actionnaires, complétées par les statistiques publiées par le ministre des Travaux publics ; il est en effet assez curieux de constater que, sauf le P.-L.-M. et l'État, les autres réseaux fournissent leurs résultats d'une manière différente au ministre et à leurs actionnaires : les résultats définitifs sont naturellement identiques, je m'empresse de le dire, mais le groupement des dépenses est autre — je ne puis que vous signaler cet exemple de la papérasserie administrative des chemins de fer car le groupement des dépenses,

demandé par l'État en 1898, était parfaitement rationnel : les compagnies qui présentent leurs comptes d'une manière différente à leurs actionnaires sont obligées de faire des raccords parfaitement inutiles et que le P.-L.-M. a supprimés dès 1898 : en parlant ainsi, je suis un peu orfèvre, car j'avoue avoir collaboré à la mise au point des renseignements demandés par le Parlement, et je ne puis que regretter que tous les réseaux n'aient pas suivi l'exemple du P.-L.-M. en simplifiant très réellement le travail de leur comptabilité générale. le seul argument contre une telle unification est fourni par la routine bureaucratique... qui ne connaît que le précédent... et la peur de changer quelque chose aux rapports présentés aux actionnaires

Pour effectuer des comparaisons, j'ai choisi trois réseaux : l'État (1) qui donne tous les détails utiles dans ses rapports dont la production est beaucoup trop tardive (2); on voit qu'il n'a pas d'actionnaires! Le Midi, réseau à dividende garanti jusqu'à la fin de sa concession, et enfin le P.-L.-M. dont les rapports fournissent tous les renseignements très détaillés et dont les titres ne sont plus garantis depuis le 1^{er} janvier 1915.

J'ai examiné les années 1912 et 1913 précédant la guerre et les années de guerre 1914 à 1917; j'aurais pu remonter à 1909, année du rachat de l'Ouest, mais pendant la période 1909-1912, l'État a dû remanier les traitements de l'ancien Ouest pour les mettre en harmonie avec ceux de l'État, et les comparaisons eussent été rendues illusoires par ces modifications; j'ai cependant fourni les renseignements de 1909 à 1912 pour les compagnies du Midi et du P.-L.-M.

Pour chaque année j'ai ajouté, s'il y avait lieu, aux recettes, le montant de l'insuffisance, à la charge du Trésor (3), garantie (4) ou empruntée (5). afin de retrouver le montant exact des dépenses d'exploitation et des charges d'obligations et d'actions conformément aux régimes légaux en vigueur.

La décomposition de ce total qui correspond aux résultats des lignes en complète exploitation a été faite dans la première partie des tableaux en distinguant :

- 1^o Les dépenses de personnel;
- 2^o Les dépenses pour institutions patronales;
- 3^o Les matières diverses à l'exception du combustible;
- 4^o Les combustibles;
- 5^o Les dépenses de renouvellement de matériel roulant, de voie et de bâtiment;
- 6^o Les dépenses diverses et amortissements exceptionnels;
- 7^o Les versements à l'État à titre d'impôts de toute nature, droits de douane, etc.;
- 8^o Les charges obligataires;
- 9^o Les dividendes conventionnels, déduction faite de la part d'intérêts reportée au compte des amortissements d'actions imputé au paragraphe 6.

(1) Y compris l'Ouest racheté en 1909.

(2) Le rapport sur 1917 n'était pas paru au 15 janvier 1918.

(3) Pour le réseau d'État.

(4) Pour le P.-L.-M. en 1914 (32 millions) et le Midi.

(5) Pour le P.-L.-M..

L'excédent sur les recettes constitue l'insuffisance.

J'ai ensuite ramené à 1.000 francs le net ainsi formé correspondant exactement aux recettes augmentées de l'impôt sur les transports perçu pour le compte de l'État, et ce sont les résultats obtenus qui forment l'objet de la seconde partie des tableaux.

Enfin, j'ai ramené le total de la dépense à 1.000 francs, afin de faire la comparaison des variations de dépenses en valeur relative; les résultats sont indiqués dans la troisième partie des tableaux.

Je me contente de soumettre à la Société quelques brèves réflexions sur les chiffres indiqués dans ces tableaux qui pourront, j'en suis certain, donner lieu à d'utiles commentaires dans les sociétés autres que la nôtre.

1^o EXAMEN DES TABLEAUX DE L'ÉTAT. — Constatons d'abord, pour chaque exercice, l'excédent des dépenses sur les recettes; il ne peut résulter que de deux faits : mauvaise gestion ou insuffisance de tarifs. Quelles que soient mes idées relatives à la gestion par l'État, je ne puis croire à une gestion beaucoup plus mauvaise que celle des compagnies, et même, en admettant qu'elle intervienne pour une certaine part, je penche plutôt vers l'insuffisance des tarifs des transports un peu spéciaux effectués par le réseau d'État; il a certes une mauvaise consistance au point de vue de la disposition de ses lignes enchevêtrées avec celles du P.-O., mais il a l'avantage énorme de desservir des ports importants et, depuis vingt ans, il aurait pu améliorer sa situation et son trafic.

Ainsi, on voit se révéler une insuffisance évidente des tarifs, bien avant l'effroyable crise de l'augmentation des dépenses que nous subissons actuellement, et qui aurait dû être compensée, au fur et à mesure de son développement, par un accroissement des tarifs que les pouvoirs publics n'ont pas su autoriser en temps opportun; cette insuffisance était déjà de 25 % avant la guerre, elle atteint 54 % en 1917 (Voir le *tableau 1*, État).

Les dépenses de personnel augmentent chaque année; je rappelle que le réseau d'État a dû mettre à l'échelle de l'État les agents du réseau de l'Ouest et cette opération qui s'est faite progressivement a été terminée vers 1912.

Si l'on compare 1912 à 1917, on trouve une variation tout à fait semblable à celle que l'on constatera dans les autres réseaux; la diminution très légère constatée en 1914 provient de la mobilisation d'une partie des agents, mais elle a été rapidement compensée par les élévations de salaires et les allocations de guerre.

Les institutions patronales restent à peu près stationnaires.

Les dépenses de matières augmentent d'environ 100 %.

Les dépenses de combustible croissent dans des proportions énormes et sont en 1917 plus de quatre fois plus importantes qu'en 1913. On s'explique difficilement cette augmentation car le réseau d'État a été favorisé pendant la guerre, grâce à sa jonction directe avec l'Angleterre.

Les dépenses de renouvellement du matériel sont en diminution sensible depuis la guerre; contrairement à ce que l'on dit, le réseau d'État ne renouvelle pas : il achète mais il ne démolit pas ses vieilles machines.

Les amortissements et divers varient d'une manière discontinue mais non anormale.

Les versements à l'État restent à peu près fixes et on ne constate qu'un très léger abaissement en 1915 malgré la diminution certaine du montant de l'impôt G. V. par suite de la réduction du trafic voyageurs; cette anomalie ne peut provenir que des méthodes comptables imposées au réseau d'État.

La charge obligataire augmente constamment au fur et à mesure des emprunts, mais elle prêterait à quelque objection, car le réseau d'État compte pour les charges afférentes à son ancien réseau 16.300.000 francs pour un capital de 689 millions (1), ce n'est pas cher!!!

Les sommes afférentes aux actions varient seulement des différences d'intérêts relatifs aux titres amortis (Voir le *tableau 2*, État).

On constate un accroissement important de la part des dépenses de personnel et des matières et un accroissement énorme de la part des dépenses de combustible correspondant à une diminution ou une stagnation de la part des autres dépenses (Voir le *tableau 3*, État).

Seules les parts proportionnelles des dépenses de matières et de combustibles augmentent tandis que toutes les autres diminuent.

2° EXAMEN DES TABLEAUX DU MIDI. — De même que pour l'État, on constate des insuffisances de recettes (peu importe qu'elles aient été garanties, c'est l'affaire des actionnaires qui bénéficient des conventions qu'ils ont conclues); faut-il en déduire que la gestion du Midi n'est pas supérieure à celle de l'État? Tous ceux qui sont en relations avec le personnel dirigeant du Midi connaissent les efforts tentés par ce réseau dont les initiatives sont extrêmement intéressantes : il a su développer son trafic de toute manière en attirant le voyageur, en organisant la production agricole et industrielle : ses insuffisances d'avant-guerre ne peuvent donc réellement pas être dues à la gestion, mais bien à l'insuffisance de tarifs.

Le tableau montre que les tarifs étaient trop faibles de 3 à 4 % dès avant la guerre.

Pendant la période de guerre, l'insuffisance s'est accentuée dès 1914, environ 15 %, pour atteindre 20 % en 1916 et 18 % en 1917, mais malgré cette insuffisance évidente, aucune mesure n'a été prise par l'État (Voir le *tableau 1*, Midi).

Les dépenses de personnel sont en augmentation constante sauf une diminution en 1915 résultant de la mobilisation d'une partie du personnel.

Les allocations patronales sont en augmentation sans arrêt.

Les dépenses de matières sont également en augmentation, sauf en 1915 par suite de la réduction du trafic, mais reprennent ensuite une marche ascendante très rapide.

Les dépenses de combustible croissent normalement de 1909 à 1913, subissent une diminution en 1914 et 1915 par suite de la réduction du trafic, puis augmentent de telle sorte qu'elles représentent en 1917 plus de cinq fois

(1) Rapport de 1915, pages 12 et 13. L'État applique ces 16 millions à 355 millions de travaux, mais il ne tient pas compte de la charge du 3 % amortissable et des dépenses antérieures à 1878, ce qui revient à faire le décompte indiqué.

la dépense de 1909 et près de quatre fois celle de 1913 malgré une variation relativement faible du trafic entre 1913 et 1917; cette hausse est due à la variation du prix de la tonne de charbon qui est passé de 30 francs à 110 francs environ pour une qualité de combustible moins bonne, nécessitant une consommation plus importante par unité de trafic transportée.

Le renouvellement du matériel subit des fluctuations qui montrent que la compagnie essayait de réduire cette dépense avant la guerre.

Les amortissements exceptionnels et divers subissent quelques réductions pendant la période de guerre.

La part de l'État est en augmentation chaque année sauf en 1915; la réduction pour cet exercice provient de la diminution de l'impôt sur la G. V. résultant de la baisse du trafic.

La charge obligatoire croît constamment par suite de l'augmentation du compte d'établissement (lignes neuves et travaux complémentaires) ayant nécessité des émissions d'obligations.

Les actionnaires reçoivent une somme à peu près constante.

L'insuffisance annuelle croît dans des proportions énormes à partir de l'année 1914 (Voir le *tableau 2*, Midi).

La part proportionnelle des dépenses de personnel a une allure générale de croissance.

Celle des institutions patronales varie peu.

Celles des matières et combustibles augmentent, normalement pour les premières et très rapidement pour les seconds.

La part proportionnelle des amortissements et divers de l'État diminue.

Celle des obligataires diminue d'abord pour augmenter ensuite puis redescendre.

Celle des actionnaires diminue constamment sauf en 1914 par suite de la réduction importante des recettes pendant cet exercice alors que le dividende reste constant.

Les parts proportionnelles des dépenses de personnel, des institutions patronales, des matières, après avoir crû, tendent à diminuer, parce que la part des dépenses de combustible augmente considérablement (Voir le *tableau 3*, Midi).

Celle du renouvellement de matériel subit des variations diverses.

Les parts de l'État, des obligataires et des actionnaires diminuent constamment par suite de l'augmentation de celle des combustibles.

3° EXAMEN DES TABLEAUX DU P.-L.-M. — Les tableaux afférents au P.-L.-M., rapprochés de ceux relatifs à l'État et au Midi, montrent nettement pour la période d'avant-guerre la différence entre un réseau desservant des régions industrielles et agricoles de latitudes différentes, et des réseaux d'isolatitude à trafic presque uniforme; tandis que les seconds se trouvent en déficit, le premier peut faire face à ses dépenses en période normale. Depuis la guerre, le P.-L.-M. est en insuffisance à peu près dans les mêmes conditions que les autres réseaux (Voir le *tableau 1*, P.-L.-M.).

Les dépenses de personnel augmentent constamment jusqu'en 1914, diminuent en 1915 par suite de la mobilisation du personnel, puis reprennent une marche ascendante excessivement rapide.

Les institutions patronales subissent des variations qui s'expliquent par l'examen détaillé des comptes : la Compagnie P.-L.-M. a donné des allocations spéciales à ses caisses de retraites en 1911, 1912 et 1913 pour combler leur découvert, a cessé ces allocations en 1914 et 1915 pour essayer de réduire son déficit puis les a reprises en 1916 et 1917; d'autre part, elle a dans ces deux derniers exercices augmenté considérablement ses secours aux agents mobilisés et en service.

Les matières subissent une augmentation jusqu'en 1914, se réduisent en 1915 et 1916 par suite de la baisse du trafic, puis augmentent en raison de la hausse générale des prix.

Le combustible présente la même variation mais la reprise de la croissance s'effectue dès 1915 et la dépense de 1917 atteint près de six fois celle de 1909 et plus de quatre fois celle de 1913; ce réseau ne recevant directement dans ses ports que très peu de charbon d'Angleterre a subi nécessairement une augmentation considérable des prix de combustibles grevés par le transport en chemin de fer sur d'autres réseaux.

Les amortissements et divers en accroissement jusqu'en 1914, subissent une diminution considérable en 1915 (la compagnie ayant fait un effort important pour diminuer son déficit), puis reprennent des valeurs normales.

Les bénéfices de l'État croissent constamment jusqu'en 1913, diminuent en 1914 et 1915 en raison de la baisse de l'impôt sur la G. V. résultant de la diminution du trafic puis croissent, sans atteindre en 1917 ceux de 1913.

L'accroissement des charges obligatoires est régulier en 1913 et 1914 par suite des émissions d'obligations faites pour couvrir les travaux neufs et les travaux complémentaires, mais elles subissent des augmentations importantes à partir de 1914 en raison de l'application de la loi du 26 décembre 1914 qui a autorisé cette compagnie et celle du Nord à couvrir ses insuffisances par des fonds d'emprunt.

La somme revenant aux actions, supérieure au dividende réservé jusqu'en 1913, diminue ensuite; elle représente à partir de 1914 celle qui aurait pu être attribuée aux actionnaires, mais on sait que le P.-L.-M. est le seul réseau qui a essayé de se comporter comme une société commerciale et a réduit le dividende de ses actionnaires; il n'en a guère été récompensé.

Les insuffisances n'existaient pas avant la guerre; elles ont atteint dès 1914 une somme importante couverte en partie (pour 32 millions), par la garantie de l'État; après avoir diminué sensiblement sous l'effort énergique d'une restriction des dépenses en 1915 et 1916, elles atteignent près de 100 millions en 1917 par suite de la formidable augmentation des dépenses de combustibles indiquée plus haut (Voir le *tableau 2*, P.-L.-M.).

La part proportionnelle des dépenses de personnel croît normalement jusqu'en 1913, augmente considérablement en 1914 par suite de la réduction générale des autres dépenses, puis diminue et tend ensuite à augmenter.

Les parts des institutions patronales, des diverses matières et des dépenses de combustibles sont en augmentation; l'augmentation des dépenses de combustibles est formidable.

Les autres parts sont en diminution sauf pendant la période 1914-1915 (Voir le *tableau 3*, P.-L.-M.).

Les parts proportionnelles des matières et des combustibles étant en augmentation énorme par suite de la hausse des prix, celles des autres postes sont en diminution, sauf quelques variations en sens contraire.

CONCLUSION. — L'examen simultané des divers tableaux montre que les réseaux d'État et du Midi se trouvaient en déficit dès avant la guerre : l'explication de ce déficit se trouve, d'une part, dans la nature même des transports qu'ils effectuaient et qui résultent de leur situation géographique, et, d'autre part, dans l'enchevêtrement de leurs lignes avec celles d'autres réseaux.

Une administration prévoyante aurait révisé les tarifs spéciaux afin de remettre les finances en équilibre et éviter des charges que le Trésor fait payer à l'ensemble des contribuables au lieu de les faire supporter par les usagers des chemins de fer.

Pendant la période de guerre, le déficit s'est étendu à tous les réseaux et l'insuffisance des tarifs atteignait en 1917 13 % pour le P.-L.-M., 18 % pour le Midi et 54 % pour l'État; malgré l'évidence de la crise, le Parlement n'a voté l'augmentation de 25 % des tarifs qu'à partir du 15 avril 1918, c'est-à-dire beaucoup trop tard; le relèvement est d'ailleurs insuffisant car les réseaux seront encore en déficit important en 1918 (1), et en déficit que l'on peut qualifier d'effrayant en 1919 (2).

Le remède n'est d'ailleurs pas dans une augmentation générale des tarifs mais bien dans leur révision individuelle en tenant compte des déficits d'avant-guerre, puis dans une augmentation générale : le nouveau projet déposé par le ministre semble s'inspirer de ces principes, mais si l'on veut éviter une véritable catastrophe financière, il faudrait qu'il fût voté sans délai; il s'agit de sauvegarder les intérêts de ceux qui ont mis leur confiance dans les obligations de chemins de fer et que M. NEYMARCK a appelés si justement les chemineaux de l'épargne.

A. BARRIOL.

(1) Plus d'un milliard.

(2) Près de 1.300 millions avec les tarifs actuels.

TABEAU II. — Compagnie des Chemins de fer du Midi.

	EXERCICES								
	1909	1910	1911	1912 (1)	1913	1914	1915	1916	1917
Dépenses et recettes (en milliers de francs).									
Personnel	31.750	32.868	33.688	34.975	36.220	36.033	34.773	38.491	41.648
Institutions patronales	6.955	7.010	7.548	7.633	7.766	7.983	7.907	7.991	8.191
Matières.	15.574	15.400	16.248	16.690	17.621	17.398	15.564	20.003	22.221
Combustibles.	7.963	8.315	8.522	9.117	11.107	9.608	16.901	31.574	40.238
Renouvellement du matériel.	2.917	3.437	4.439	4.400	4.470	3.184	2.351	3.520	5.990
Amortissements et divers.	8.677	8.526	7.676	7.419	7.081	6.348	5.795	5.197	6.064
État	10.224	10.424	10.766	11.214	11.670	10.341	9.819	11.103	11.633
Obligations	47.689	48.583	49.265	50.963	51.634	53.354	54.896	55.160	55.485
Actions	11.109	11.077	11.043	11.008	10.971	10.932	10.891	10.848	10.803
TOTAL DES DÉPENSES.	142.858	145.640	149.195	153.419	158.540	155.181	158.897	183.887	202.273
INSUFFISANCES. (I).	— 4.455	— 6.249	— 4.594	+ 360	— 925	— 19.689	— 17.406	— 30.102	— 30.168
MONTANT DES RECETTES (R).	138.403	139.391	144.601	153.779	157.615	135.492	141.491	153.785	172.105
dont pour transports militaires.	"	"	"	"	"	9.500	12.400	19.248	26.128
Dépenses pour 1.000 francs de recettes.									
Personnel	229	236	233	227	230	266	246	250	242
Institutions patronales	50	50	52	50	49	59	56	52	47
Matières.	112	110	112	109	112	128	110	130	129
Combustibles.	58	60	59	59	70	71	119	205	234
Renouvellement du matériel.	21	25	31	29	28	23	17	23	35
Amortissements et divers.	63	61	53	48	45	47	41	34	35
État	74	75	75	73	74	76	69	72	68
Obligations	345	348	341	334	328	394	388	359	322
Actions	80	80	76	72	70	81	77	71	63
TOTAL DES DÉPENSES.	1.032	1.045	1.032	998	1.006	1.145	1.123	1.196	1.175
INSUFFISANCES.	— 32	— 45	— 32	+ 2	— 6	— 145	— 123	— 196	— 175
MONTANT DES RECETTES	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
Répartition de 1.000 francs de dépenses.									
Personnel	222	226	226	228	228	232	219	209	206
Institutions patronales	49	48	51	50	49	51	50	44	40
Matières.	109	106	109	109	111	112	98	109	110
Combustibles.	56	57	57	59	70	62	106	172	199
Renouvellement du matériel.	20	24	30	29	28	21	15	19	30
Amortissements et divers.	61	58	51	48	45	41	36	28	30
État	71	72	72	73	74	67	62	60	58
Obligations	334	333	330	332	325	344	345	300	274
Actions	78	76	74	72	70	70	69	59	53
TOTAL DES DÉPENSES.	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(1) Seul exercice à remboursement de garantie.									

