

JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

CHARLES-M. LIMOUSIN

Les transports terrestres et fluviaux

Journal de la société statistique de Paris, tome 28 (1887), p. 187-195

http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1887__28__187_0

© Société de statistique de Paris, 1887, 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/>

II.

LES TRANSPORTS TERRESTRES ET FLUVIAUX.

La question sur laquelle j'ai le désir de présenter quelques observations est à la fois d'ordre économique et d'ordre statistique : elle se pourrait intituler : *De l'Organisation de l'industrie nationale des transports par voies de terre et par voies d'eau.*

Qu'il me soit permis d'entrer tout d'abord dans quelques considérations d'ordre général destinées à éclairer mon sujet.

On compare parfois un État, au point de vue économique, à une vaste entreprise industrielle, et cette comparaison est moins une figure de rhétorique qu'on ne pourrait le croire tout d'abord. Un pays industriel, — et par cette qualification, j'entends toutes les branches de la production, — n'est en réalité que l'extension de l'antique entreprise par laquelle une famille subvenait à tous ses besoins par la mise en valeur d'un domaine. Dans cette exploitation, dont l'exploitation agricole actuelle nous donne une faible idée, tous les travailleurs ne faisaient point la même chose : les uns conduisaient les troupeaux aux pâturages, les autres labouraient ou récoltaient, les autres fabriquaient ou réparaient les instruments aratoires, les autres filaient ou tissaient la laine et le lin, les autres préparaient les aliments. C'était un monde en miniature que ces antiques exploitations ; la division du travail et la spécialisation des travailleurs y existaient ; la seule différence fondamentale qu'il y eût avec nos sociétés industrielles modernes, consistait dans la répartition des produits au lieu et place du paiement du salaire en monnaie.

Certaines grandes entreprises, bien qu'organisées sur la base du salariat, nous présentent en réduction ce qu'est un État au point de vue économique ; ce sont ces grandes usines où la matière première entre à l'état rudimentaire et dont le produit sort prêt pour la consommation, après avoir passé par une foule de mains et un grand nombre d'ateliers, sans parler des ateliers où l'on produit les choses accessoires ni de ceux où l'on fabrique les outils. Je citerai, par exemple, l'usine Dollfus-Mieg, de Dornach, où l'on file, tisse, teint et imprime le coton, où l'on fabrique les machines, où l'on grave les rouleaux à imprimer, où l'on a même une ferme, afin d'y produire des substances nécessaires à diverses manipulations chimiques ; où l'on a enfin installé un chemin de fer, destiné non seulement à porter les produits fabriqués et aller chercher les matières premières à la station de la grande voie ferrée, mais aussi à transporter les marchandises d'un point à l'autre de l'usine.

Dans les établissements de ce genre, les divisions du travail sont en réalité des industries distinctes, et la comptabilité générale doit se diviser en autant de branches, dont chacune comprend l'inscription d'une fraction du prix de revient d'un mètre d'étoffe ou d'une bobine de fil. Cette comptabilité complète, ou plutôt cette véritable statistique est indispensable à toute entreprise dont ne veut pas abandonner le sort au hasard : une erreur d'une fraction de centime répétée des millions de fois peut entraîner des pertes énormes.

Ce qui est vrai dans un établissement industriel est vrai dans cette grande manufacture qu'on appelle un État. Toute manipulation, quelque infime qu'elle soit, entraîne un emploi de temps, un salaire, et est représentée par une consommation ;

ces consommations infimes, multipliées, entraînent des dépenses considérables, qui peuvent paralyser une nation sur le marché universel. La recherche de l'économie, la préoccupation de la diminution du prix de revient doit être la pensée constante d'une nation industrielle.

Je n'ai pas l'intention d'entrer ici sur le terrain de la protection ou du libre échange, mais je ne puis m'empêcher de faire remarquer que ce n'est point diminuer le prix de revient d'un produit quelconque que d'en mettre une partie à la charge de l'État. Si le Gouvernement, maître, par exemple, des mines de charbons, se mettait à alimenter gratuitement toutes les machines à vapeur, les objets fabriqués par les mécaniques actionnées par ces machines reviendraient exactement au même prix qu'aujourd'hui où les usiniers sont obligés de payer leur houille. — Il y a même des raisons pour croire qu'ils reviendraient plus cher, mais ce n'est pas la question du moment. — Le Gouvernement serait, en effet, obligé de prélever sur le public la somme nécessaire au paiement des mineurs qui extraieraient la houille, et payer comme contribuable ou payer comme consommateur c'est toujours payer.

Cette constatation d'ordre général est, je le démontrerai tout à l'heure, de la plus grande importance pour la question qui fait l'objet de la présente communication.

Une dernière considération d'ordre théorique : Il est regrettable que les gouvernements ne soient pas absolument pénétrés de l'exactitude de la comparaison entre un État et une entreprise industrielle. S'ils en comprenaient toute la justesse, ils accorderaient plus d'importance qu'ils ne font à la statistique, dont les groupements de chiffres constituent les bilans partiels, — qu'il faudrait ensuite grouper en un bilan général, — des branches diverses du grand établissement de l'État, bilans sans lesquels on travaille dans une nuit complète, courant parfois à la ruine quand on se figure nager en pleine prospérité. — Cela s'est vu !

*
* *

La question que je désire examiner se précise ainsi : 1° l'industrie des transports par voies de terre et par voies d'eau se fait-elle dans les meilleures conditions de bon marché ; 2° l'intervention du Gouvernement dans cette industrie a-t-elle pour effet d'assurer à tous ceux qui en usent un égal traitement, c'est-à-dire l'équité ?

L'importance de la question des transports est bien connue de tous ceux qui s'occupent d'industrie, d'agriculture ou de commerce : qu'il s'agisse du transfert, d'un point à l'autre du pays, des produits consommables ou de celui des matières premières, des houilles ou des engrais, la somme dépensée pour ce transfert s'incorpore dans le prix de revient des choses présentées sur le marché.

L'organisation de l'industrie des transports a nécessité la création d'un outillage que, pour un ensemble de raisons que je n'ai pas à examiner, l'initiative privée s'est trouvée, le plus souvent, impuissante à créer, au moins seule : les routes, les ponts, les canaux, les chemins de fer. Il a fallu que les gouvernements agissent seuls ou coopérassent, soit par des subventions, soit par des concessions de monopoles. Un autre motif de l'intervention des gouvernements a été la nécessité de régler et limiter les monopoles que la force des choses instituait le plus souvent à défaut de la loi, et qui, alors, pouvaient donner lieu à des abus regrettables.

À l'origine, les routes ont été une industrie ; des péages établis de distance en distance servaient à recueillir la rémunération du service rendu à ceux qui en profitaient, et à rétribuer les gouvernements ou les particuliers qui avaient fait les

frais de leur établissement. Ce système existe encore partiellement dans certains pays, et il n'y a pas bien longtemps, que les derniers ponts à péages ont disparu de la France. En principe, rien n'est plus juste qu'un semblable système; cependant, peu à peu, on a compris qu'il était abusif d'empêcher d'aller et de venir ceux qui n'avaient point en poche l'obole nécessaire aux péages; on a compris également que les voyages et les transports de marchandises créaient un bien-être qui se répandait par répercussion dans l'ensemble de la population, on en a conclu qu'il valait mieux faire entretenir les chemins aux frais de tous, et laisser tout le monde libre d'y circuler à l'aise. D'ailleurs, on a eu soin, par des impôts spéciaux sur les transporteurs et leur matériel roulant, de maintenir le péage dans une certaine mesure.

L'aménagement des rivières dans le but d'augmenter leur navigabilité, le creusement des canaux donnèrent naissance à des phénomènes économiques analogues : les gouvernements, les administrations locales, les particuliers propriétaires établirent des péages. En France, on a vu peu à peu l'État se substituer à tous les autres possesseurs, diminuer progressivement les droits; il a fini par les abolir par une loi de février 1880, sauf pour le canal du Midi.

Quant aux chemins de fer, leur situation est connue : ils ont été construits avec des capitaux particuliers, et une subvention de l'État, leur situation est celle d'une industrie privée monopolisée, et dont le monopole est réglé et limité par la loi.

Il résulte de ce que je viens d'exposer que, dans deux industries des transports sur trois, une partie de l'outillage, la principale (les voies), est fournie gratuitement aux entrepreneurs, et que pour la troisième, les entrepreneurs sont tenus d'avoir tout à eux.

Sur cette première constatation on peut présenter une observation que voici : l'État français a dépensé pour la construction des chemins de fer une somme de 2 milliards; exactement, au 31 décembre 1883, 1,994,945,733 fr., tandis que les canaux ne lui ont coûté que 1,300 millions et les routes un milliard. Je ferai observer qu'en cette même année 1883, les compagnies de chemins de fer ont fait réaliser à l'État une économie de 104 millions, et qu'elles lui ont payé environ 5 millions d'impôt foncier; si nous déduisons environ 8 millions pour la part des chemins de fer de l'État, il reste un produit de 101 millions, qui représente l'intérêt à 5 p. 100 de la susdite somme de 2 milliards. Je n'ai pas fait entrer en ligne de compte les taxes diverses, qui produisent environ 167 millions, parce que ce sont de purs et simples impôts, et je n'ai compté l'impôt foncier que parce que les routes et les canaux ne le paient point.

Il est donc permis de dire, avec preuves chiffrées à l'appui, que sur trois industries des transports, deux ont leur principal outillage fourni gratuitement, tandis que l'autre doit payer annuellement l'intérêt du capital employé pour la création de ses voies; que ce paiement soit fait à l'État ou à des particuliers actionnaires ou obligataires, la distinction n'a pas d'importance économique.

J'ai parlé de trois industries concurrentes des transports : le roulage terrestre, la batellerie des canaux et rivières, et les chemins de fer, quand en réalité, il n'en existe que deux : la batellerie et les chemins de fer. C'est parce que si le roulage a disparu des routes, il continue à figurer au budget des travaux publics sous la forme d'un chapitre de 25 à 30 millions.

Les routes nationales ont-elles encore une utilité? M. Félix Lucas répond affir-

mativement dans sa remarquable étude historique et statistique sur les voies de communication de la France, faite à l'occasion de l'Exposition de Vienne (1873); mais les chiffres de la statistique ultérieure sont venus lui donner tort. En effet, d'après l'éminent ingénieur le trafic kilométrique quotidien sur les routes nationales était, en 1869, de 239 colliers ou chevaux attelés, tandis que, selon le *Bulletin de statistique du ministère des travaux publics*, il n'a plus été que de 176.9 en 1884. Il est d'ailleurs absolument connu que les grands transports par voies de terre ont absolument cessé, que les routes ne servent plus qu'à relier les usines et les exploitations agricoles aux marchés locaux, aux stations de chemins de fer ou au port d'embarquement sur les canaux et rivières. En d'autres termes, les routes nationales ne servent plus aux communications nationales; il n'y a entre elles et les routes départementales d'autre différence que l'inscription à un autre budget. On ne comprend guère, en vérité, pourquoi elles sont maintenues.

Il est intéressant, dans tous les cas, d'appliquer à ce service, tel qu'il existe aujourd'hui, la méthode de la recherche du prix de revient, et de se demander combien coûte aux contribuables, — en dehors de ce que paient les consommateurs, — chaque tonne de marchandise voyageant sur les routes nationales.

Il est assez difficile d'établir la valeur des routes nationales, étant donné le temps fort ancien depuis lequel il en existe; néanmoins M. Lucas fixe leur prix de revient à environ un milliard, défaction faite de la contribution de l'État à l'établissement des grandes voies de Paris et de quelques autres villes, considérées comme routes nationales.

Si l'État s'inspirait des mêmes principes qu'un industriel, il ouvrirait un compte spécial à chacune des catégories de son outillage, et tous les ans il en amortirait une partie, soit par le remboursement des capitalistes commanditaires, soit par la reconstitution des capitaux. Mais l'État ne procède pas de cette manière, et il est permis de dire que l'intérêt des sommes dépensées pour l'établissement des routes est actuellement et annuellement payé par les contribuables, c'est donc une somme de 45 millions de francs, au taux de 4 $\frac{1}{3}$, que nous coûte l'industrie du transport par voie de terre. Si à cette somme nous ajoutons celle de 25 millions et demi dépensée pour l'entretien en 1884, nous obtenons 70 millions et demi de coût annuel.

Si, d'autre part, nous multiplions 177, nombre quotidien des colliers kilométriques par 38,000, nombre rond des kilomètres des routes nationales, nous obtenons un chiffre de 6,726,000 colliers par jour et un autre de 2 milliards 455 millions pour l'année. Si, d'autre part, nous répartissons entre ce nombre de colliers kilométriques la dépense annuelle de 70 millions et demi, nous constatons que chacun d'eux revient à 0 fr. 029, soit à 3 centimes.

Reste maintenant à déterminer la valeur métrique du « collier ». D'après les renseignements que j'ai pris, elle est de 1,200 kilogrammes; mais comme, d'autre part, en l'état actuel du trafic, il faut compter un voyage avec charge et un voyage à vide, il convient de la réduire à 600 kilogrammes.

En résumé, le transport par voie de terre d'une tonne de marchandises coûte aux contribuables de l'État, 5 centimes par tonne kilométrique.

Les documents officiels que j'ai consultés ne contiennent pas de renseignements sur la fréquentation des routes départementales, mais il est probable qu'elle doit être dans la même proportion que celle des routes nationales, le genre de services qu'elles rendent étant le même.

Le prix de 5 centimes la tonne kilométrique, auquel il faut ajouter celui du charroi, est évidemment fort élevé, et il serait utile de le diminuer, je crois que cela serait possible par un déclassement général et la transformation des routes nationales en routes départementales. Les routes nationales ayant une largeur de 16 mètres et les routes départementales une de 12, la vente des bandes de terrain que donnerait le rétrécissement pourrait représenter pour les départements une indemnité pour le surcroît de frais qui leur incomberait, et qui serait d'ailleurs moindre que la dépense moyenne de 25 à 26 millions qui incombe actuellement à l'État. Cette modification ne serait sans doute pas faite pour plaire au corps des ponts et chaussées, mais les hommes éminents qui le composent trouveraient certainement à se rendre utiles autrement. D'ailleurs, à aucun moment et particulièrement à celui-ci, on ne saurait admettre qu'un service coûteux soit maintenu au budget pour donner de l'occupation inutile à un corps de fonctionnaires.

Une dernière observation sur ce point : le développement des chemins de fer économiques à voie étroite, pour lesquels on pourra utiliser les routes nationales et les routes départementales est appelé à diminuer encore les charrois sur les routes, et par suite l'usure et les frais d'entretien.

*
* *

Si les transports par voies de terre autres que les charrois ont à peu près disparu et tendent à disparaître complètement par suite de la concurrence des chemins de fer, les transports par voie d'eau tendent au contraire à prendre chaque année un développement de plus en plus considérable. Cela tient à ce que ce système est beaucoup moins onéreux, et que pour les marchandises de faible valeur sous un grand volume ou un gros poids, pour lesquelles la rapidité de livraison n'a pas d'importance, il est le meilleur moyen qu'on puisse employer. Le tonnage kilométrique, qui avait été de 2,264,585,616 tonnes en 1882, est monté à 2,382,664,560 en 1883, soit une augmentation de 118,079,144 tonnes kilométriques, et de 259,674 tonnes effectives; le parcours moyen de chacune de celles-ci s'est en outre accru de 2 kilomètres.

Ainsi que je l'ai dit précédemment, l'usage des cours d'eau est gratuit sur 11,608 kilomètres, la longueur totale du réseau étant de 12,538; la question qui se présente à l'esprit est celle de savoir si cette gratuité est une bonne chose, si la mise à la charge des contribuables des frais de rémunération des capitaux représentés par les canaux et de ceux de l'entretien et du gardiennage, est conforme aux bonnes règles industrielles, comme le fut, avant l'établissement des chemins de fer, la gratuité approximative de l'usage des routes.

Avant tout, nous devons examiner la question des prix de revient pour l'État, c'est-à-dire pour les contribuables, du service des transports par voies d'eau.

Les canaux et travaux de rivière ont entraîné, depuis le commencement du siècle, une dépense approximative, tant pour travaux faits pour le compte de l'État, des départements ou de certaines chambres de commerce, que pour rachats, de 1,300 millions. — J'écarte les dépenses antérieures parce qu'elles ont été amorties par diverses banqueroutes, notamment par celle du « tiers consolidé ». — A aucune époque les redevances payées par la navigation n'ont représenté l'intérêt des capitaux investis; depuis la mise en vigueur de la loi du 19 février 1880, il n'a plus rien été perçu, sauf sur le canal du Midi, concédé d'ailleurs gratuitement à la com-

pagnie des chemins de fer du même nom ; ce qui fait que pour l'État le résultat est le même.

Naturellement, les insuffisances antérieures à 1880 et le manque absolu de recettes depuis cette époque doivent être passés à l'actif du compte national de profits et pertes.

Les canaux et les travaux de rivière ayant, ainsi que je l'ai dit, coûté, depuis le commencement du siècle, 1,300 millions en compte rond, il en résulte que l'intérêt à 4 $\frac{1}{2}$ p. 100 des sommes ainsi employées représente une annuité de 58 millions de francs, que paient les contribuables aux porteurs des titres d'emprunts émis pour faire face à ces dépenses. Cette somme étant divisée par 2 milliards 400 millions de tonnes kilométriques donne, pour chacune d'elles, un prix de revient de 0 fr. 0242.

D'autre part, l'État dépense, au bas mot, tous les ans, pour réparations grosses et petites, entretien, gardiennage, etc., des canaux et rivières une somme qui n'est pas moindre de 12 millions et qui, divisée à son tour, par le nombre des tonnes kilométriques, donne un prix de revient d'un demi-centime pour chacune d'elles, lequel ajouté au précédent provenant de l'intérêt du capital produit une charge totale de 3 centimes par tonne transportée. Si, enfin, on sait que le prix moyen perçu par les bateliers est de 3 centimes par tonne kilométrique, on arrive à cette conclusion que les citoyens français paient 6 cent. pour ledit transport, moitié en qualité de contribuable, moitié en qualité de consommateur de produits fabriqués directement ou indirectement avec les matériaux transportés. Il faut ajouter à ces frais qu'entraîne la rétribution du personnel des ingénieurs ceux de la même rétribution pendant la construction.

Il y a là un point sur lequel je vous demande la permission d'insister parce que lorsque, dans de précédentes occasions, hors de notre association scientifique, j'ai indiqué cette situation, on m'a reproché de vouloir faire renchérir les transports par voie d'eau. J'examinerai tout à l'heure la question du rétablissement d'un péage, mais il doit être bien entendu qu'il ne peut être question que du changement d'un système vicieux et dissimulé de perception, et point du tout d'une aggravation des charges.

La perception des frais des canaux dans l'ensemble de l'impôt général présente divers inconvénients et recèle divers abus. Elle a d'abord l'inconvénient d'enfler inutilement les chiffres du budget de l'État d'une somme de 70 millions. Ce que l'on fait avec les canaux équivaut au système qui consisterait à faire payer par les contribuables l'intérêt des sommes employées dans la construction des chemins de fer, afin que les compagnies pussent transporter voyageurs et marchandises à meilleur marché.

N'est-il pas préférable de faire rémunérer les services directement par ceux qui en profitent, quitte à ceux-ci à en opérer la répercussion, plutôt que de grossir les comptes publics par d'inutiles virements, qui entraînent toujours des déperditions.

Un abus de la gratuité des canaux consiste en ce qu'elle détruit l'égalité entre les agriculteurs et les industriels, ce que ne faisait pas la gratuité des routes. Celles-ci étant à la disposition de tous, tous en profitaient si tous en payaient les frais. Il n'y a pas en effet de voies d'eau à la portée de tout le monde ; si certains industriels et certains agriculteurs peuvent faire venir par bateau leurs matières premières, leurs charbons ou leurs engrais, ceux qui ne sont pas placés dans des

conditions aussi favorables doivent recourir aux chemins de fer, qui perçoivent un prix plus élevé de transport ; il n'y a donc pas égalité de traitement. Il y a plus : les industriels et agriculteurs non privilégiés paient, en leur qualité de contribuables, pour que leurs concurrents puissent avoir avantage sur eux. On ne comprend pas en vérité par quelle étourderie la majorité du Parlement, qui représente des régions non desservies par les voies d'eau, a pu, en votant l'abolition des péages, au pied levé, faire cadeau d'un semblable privilège aux mandants de la minorité.

* *

Un autre abus de ce système consiste dans la différence de traitement qu'il établit entre les chemins de fer et les canaux ou rivières.

Il est généralement de mode de dauber sur les compagnies de chemins de fer et de considérer comme preuves de rapacité illégitime, les efforts qu'elles font pour faire leurs affaires. En quoi cette préoccupation est-elle plus blâmable de la part des hommes qui dirigent ces entreprises que de la part de ceux qui dirigent tel ou tel établissement métallurgique, telle ou telle fabrique de sucre ou de chocolat, telle ou telle exploitation agricole ? Les actions des compagnies de chemins de fer sont réparties dans un grand nombre de mains, comme celles de la plupart des autres sociétés. De plus, l'État est associé à leur prospérité, puisqu'au delà d'un certain revenu fixe, il doit prendre les deux tiers du profit, et que, d'autre part, il doit mettre les compagnies à même de payer l'intérêt et l'amortissement de leurs obligations, ainsi que le revenu garanti de leurs actions. Il est vrai que le service de la garantie d'intérêt n'entraîne qu'un prêt et non une subvention, mais nous voyons actuellement que l'État peut être gêné pour effectuer ce prêt.

Or, la batellerie est une industrie concurrente des chemins de fer, qui a sur ceux-ci l'avantage de frais d'exploitation beaucoup moindres, — même en lui faisant supporter toutes les charges qui lui incombent. Ces charges peuvent s'élever au maximum à 6,000 fr. par kilomètre, tandis que ceux des chemins de fer sont d'au moins 25,000 fr.

Que la batellerie profitant de sa supériorité naturelle fasse concurrence à fond aux compagnies de chemins de fer, qu'elle oblige celles-ci à réduire leurs tarifs au strict prix de revient du service et même au-dessous, rien de plus légitime, c'est la loi des affaires ; mais la situation change quand le Gouvernement alloue à la batellerie une subvention de fait qui lui permet de travailler au-dessous du prix de revient, et d'obliger ses concurrents à faire de même, ce qui les contraint, pour une part, à recourir à leur tour à l'État, qui à l'heure actuelle ne peut plus faire face à ces engagements.

Une autre conséquence de la gratuité des rivières et canaux est de faciliter l'introduction en France des marchandises étrangères qui viennent concurrencer les nôtres sur notre propre marché. Je suis libre-échangiste et ne repousse pas, conséquemment, les marchandises étrangères, mais je n'admets pas les primes à l'importation. De leur côté, les compagnies de chemins de fer sont incitées par la situation à établir ces tarifs de pénétration contre lesquels récriminent si hautement l'industrie et l'agriculture.

* *

La politique économique doit être opportuniste comme l'autre, aussi avouerai-je que lorsqu'après avoir parlé du rétablissement du péage sur les canaux, j'ai cons-

taté que, pour dégrever l'État des frais qu'il a pris inconsidérément à sa charge, il faudrait porter la taxe à 3 centimes par tonne kilométrique, soit à 3 fr. 42 c. pour le trajet moyen de 114 kilomètres qu'accomplit chaque tonne effective, j'ai reculé épouvanté. Mais une étude plus attentive de la situation m'a rassuré.

D'après le *Bulletin du Ministère des travaux publics*, la navigation intérieure se concentre sur 58 rivières ou canaux, ayant ensemble une longueur de 5,674 kilomètres, lesquels absorbent 80 p. 100 du tonnage des marchandises et 91 p. 100 du tonnage kilométrique, ne laissant au 132 autres voies, comportant une longueur de 6,864 kilomètres, — c'est-à-dire supérieure à celle du principal réseau, — qu'un tonnage de 20 p. 100 des embarquements et de 9 p. 100 du trafic kilométrique. Soit, dans un cas, 16,678,170 tonnes effectives contre 4,169,793, et dans l'autre 2,178,224,931 tonnes kilométriques contre 214,439,828, ou encore une moyenne annuelle de 381,565 tonnes par kilomètre contre une autre de 31,711.

Il est certain que le réseau principal pourrait amplement, sans avoir à porter une large charge, payer les intérêts du capital engagé et les frais d'entretien. A combien s'élève cette dépense spéciale ? Il y a là matière à une ventilation que les bureaux du ministère des travaux publics pourraient seuls pratiquer et que les documents officiels ne permettent pas à d'autres d'essayer. Il est simplement permis d'estimer qu'une charge d'un centime ou d'un centime et demi par tonne kilométrique, laquelle produirait pour le réseau en question 22 ou 33 millions ne constituerait pas une entrave sérieuse à l'industrie des transports par eau ; elle représenterait pour le parcours moyen qui est de 114 kilomètres, une surcharge de 1 fr. 14 c. ou de 1 fr. 71 c. Le chiffre moyen, dans ce cas, ne permet d'ailleurs pas de bien se rendre compte de l'influence qu'aurait le rétablissement du péage sur les transports par voie d'eau ; ce qu'il est nécessaire de connaître, c'est la charge dont la taxe pèserait sur chaque nature de marchandise en raison de son parcours moyen et de son prix. Or, le parcours moyen des engrais et amendements, c'est-à-dire de la marchandise ayant le moins de valeur, n'est que de 35 kilomètres, ce serait donc un renchérissement de 35 ou de 57 centimes par tonne sur le prix du transport.

D'ailleurs rien n'obligerait le Gouvernement exploitateur de canaux à pratiquer la tarification dite « naturelle », et à faire payer le même prix pour toutes les marchandises ; cela ne se fait pas sur les chemins de fer français, dont les administrations préfèrent la tarification commerciale. Cette tarification est d'ailleurs déjà appliquée sur le canal du Midi.

Si les 5,674 kilomètres du principal réseau payaient leurs charges, l'État devrait passer par profits et pertes les capitaux représentant les 6,864 autres kilomètres, — en les considérant soit comme une mauvaise spéculation, soit comme un outillage démodé, — et se contenter de demander aux bateliers de ce réseau le paiement des frais d'entretien et de gardiennage.

*
* *

Le rétablissement du péage aurait probablement une conséquence industrielle heureuse : celle d'amener la transformation de l'industrie des transports par eau.

Cette industrie n'a fait que fort peu de progrès et en est encore presque au même point qu'avant l'invention non pas même des chemins de fer, mais des machines à vapeur. Les documents du ministère des travaux publics nous apprennent

que les bateaux à vapeur naviguant sur nos rivières et nos canaux n'ont transporté, en 1883, que 420,926 tonnes effectives et 105,088,620 tonnes kilométriques, soit 2 p. 100 dans le premier cas, et 4.4 p. 100 dans le second; ils nous disent également que le tonnage et le remorquage à vapeur n'existent que sur une longueur de 1,559 kilomètres sur 12,538, et ce sont généralement les parties où la navigation est plus difficile qu'ailleurs.

Les transports par eau sont donc, en immense majorité, effectués par la petite industrie, avec l'énorme déperdition de force et de temps que comporte celle-ci. Cette situation seule explique la concurrence que peuvent faire les chemins de fer à la batellerie pour le transport des marchandises pondéreuses et de peu de valeur. Des services de batellerie à vapeur, à départ réguliers, mettant le minimum de temps pour les transports ne tarderaient pas à s'emparer du trafic spécial de ces marchandises, tout en supportant toutes les charges des capitaux investis et de l'entretien.

Seulement, l'industrie de la batellerie ne pourrait se réorganiser qu'à une condition, ce serait de se trouver placée dans les mêmes conditions que celle des chemins de fer, c'est-à-dire monopolisée entre quelques mains, qui pourraient par suite créer le service au meilleur marché possible. Naturellement, le monopole entraînerait l'établissement de cahiers de charges et celui de tarifs maxima, c'est-à-dire une organisation analogue à celle des chemins de fer. Cela comporterait des concessions à des compagnies fermières, et le courant démocratique actuel porte soit vers la petite industrie couverte par un protectionnisme suranné, soit vers l'exploitation par l'État.

*
* *

En résumé, Messieurs, en l'état des affaires de l'entreprise industrielle qu'on nomme la France, il y a lieu de se rendre compte du prix de revient de tous les services, de mettre un terme à tous les gaspillages et de procéder à la liquidation des exploitations onéreuses. C'est pour cela que j'émetts la double idée suivante : 1° il serait nécessaire de procéder au déclassement des routes nationales et de les mettre à la charge des départements; 2° il serait nécessaire de rétablir les péages sur les canaux et rivières. L'État pourrait de la sorte réaliser une économie annuelle d'une trentaine de millions et une recette à peu près équivalente; peut-être même pourrait-il en résulter une diminution de la garantie d'intérêt à payer aux compagnies de chemins de fer.

En terminant, Messieurs, je formulerai un compliment et un vœu à l'adresse des rédacteurs des documents statistiques du ministère des travaux publics, dont le principal est, je crois, notre estimé collègue et ancien président M. Cheysson. Le compliment est motivé par la parfaite clarté desdits documents et l'ingéniosité des aperçus; le vœu, c'est que les statisticiens se placent de plus en plus au point de vue industriel et commercial, et qu'ils s'efforcent de mettre les législateurs et les simples économistes à même de savoir quel est le prix de revient de chacun des services publics, ce qui doit être le but utile de la statistique.

Charles-M. LIMOUSIN.
