

JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

T. LOUA

Les profits que l'état retire des chemins de fer

Journal de la société statistique de Paris, tome 19 (1878), p. 253-255

http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1878__19_253_0

© Société de statistique de Paris, 1878, 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° 10. — OCTOBRE 1878.



I.

LES PROFITS QUE L'ÉTAT RETIRE DES CHEMINS DE FER.

Pour se faire une juste idée de l'influence directement exercée sur les finances publiques par les voies ferrées, il est indispensable de rapprocher des sacrifices auxquels elles donnent lieu, les avantages pécuniaires qu'elles procurent à l'État et qui viennent naturellement en déduction des premiers.

Ces avantages consistent : 1° dans les recettes perçues par le Trésor; 2° dans les économies réalisées par suite de l'emploi des chemins de fer par les divers services publics. Or il se trouve que ces deux éléments réunis dépassent depuis quelques années 200 millions de francs. Il y a donc intérêt à en reproduire le chiffre exact et le détail, et c'est ce que nous faisons pour les deux années 1875 et 1876, en reproduisant les chiffres relevés sur ce point par le *Bulletin de statistique du ministère des finances*.

Si nous considérons d'abord l'ensemble de lignes exploitées dont le réseau était, en 1875, de 19,242 kilomètres, et en 1876, de 19,979, nous obtenons les résultats ci-après :

DÉSIGNATION.	1875.		1876.	
	Profit total.	Profit par kilom.	Profit total.	Profit par kilom.
<i>Recettes perçues :</i>				
1° Impôt des voyageurs et des transports à grande vitesse (lois de 1855 et de 1871)	68,112,036	3,537	70,980,430	3,552
2° Impôt de 5 p. 100 sur la petite vitesse (loi de 1874)	22,284,541	1,157	22,744,652	1,138
3° Contribution foncière et patentes	3,710,403	194	3,845,133	193
4° Licences, estampilles, plombs de douane, etc.	417,768	22	426,709	21
5° Abonnement pour le timbre des actions et obligations.	7,484,798	388	7,654,156	383
6° Droit de transmission sur les titres, soit nominatifs, soit au porteur.	10,713,570	559	11,558,312	579
7° Impôt sur le revenu des valeurs mobilières (loi de 1872).	15,142,132	786	15,920,552	797

8° Timbre des récépissés et des lettres de voiture	18,801,929	976	19,346,319	969
9° Timbres-poste pour les lettres d'avis aux destinataires.	1,031,301	55	1,008,588	50
10° Droits de douane sur les combustibles et métaux employés pour le service	1,624,550	85	1,536,387	77
11° Frais de contrôle et de surveillance	2,729,201	143	2,899,203	145
12° Droits de timbre sur les quittances, etc.	1,190,188	62	1,197,349	60
Totaux.	153,242,467	7,964	159,120,790	7,964
<i>Économies réalisées :</i>				
1° Administration des postes	31,649,385	1,644	32,899,581	1,647
2° Transport des militaires et marins.	27,095,886	1,407	28,540,829	1,428
3° Transport de la guerre (économie sur les prix du commerce)	2,675,080	139	3,072,966	154
4° Transport des finances (économie sur les prix du commerce)	965,564	51	1,077,695	54
5° Transport des prisonniers	1,200,084	62	1,260,089	63
6° Transport gratuit des agents de l'état.	544,257	29	584,136	29
7° Administration des lignes télégraphiques.	2,370,318	124	2,398,856	121
Totaux.	66,500,574	3,456	69,834,152	3,496
Totaux généraux	219,743,041	11,420	228,954,942	11,460

Il résulte de ce tableau que le montant par kilomètre des recettes perçues par le Trésor est resté stationnaire pendant ces deux années et qu'il y a eu une simple augmentation de 40 francs par kilomètre dans le chiffre des économies réalisées.

Si nous cherchons, dans l'énumération qui précède, les articles qui intéressent plus spécialement le commerce, nous sommes amenés à faire le rapprochement suivant :

	RECETTE OU PROFIT par kilomètre.		DIMINUTION en 1876.
	1875.	1876.	
Impôt de la petite vitesse	1,157	1,138	19
Licences, estampilles, plombs	22	21	1
Récépissés et lettres de voiture	976	969	7
Lettres d'avis, etc.	55	50	5
Droits sur les combustibles et les métaux employés pour le service.	85	77	8
Administration des lignes télégraphiques	124	121	3
	2,419	2,376	43

Tous les articles que nous venons de citer sont en diminution, ce qui semble indiquer qu'il y a eu, en 1876, un certain ralentissement dans nos transactions commerciales, ralentissement qui semble contredit par les mouvements de notre commerce intérieur, lesquels se résument, au commerce spécial, par un total de 7,409 millions en 1875, contre 7,564 millions en 1876, c'est-à-dire par une augmentation, en faveur de 1876, de 155 millions.

On voit par là que les tableaux de douanes ne peuvent suffire à indiquer la situation commerciale du pays; ce n'est donc pas sans précaution qu'il faut les consulter, car, sans compter qu'ils n'expriment que le commerce avec l'étranger, il faut tenir compte des produits alimentaires dont l'importation dépend de l'état plus ou moins satisfaisant de la récolte nationale.

Il nous a paru qu'il y avait un moyen plus sûr de contrôler la justesse de la con-

clusion résultant de notre tableau, en consultant les comptes de la Banque de France. Nous trouvons, en comparant les deux années, que le total des effets de commerce escomptés par la Banque, à Paris et dans ses succursales, s'élevait en 1872, y compris les avances de tout ordre, à 11 milliards 657 millions, tandis qu'en 1876, ce total n'est plus que de 9 milliards 167 millions.

Voici, au surplus, quel a été le mouvement de ces opérations depuis 1872 :

1872. . . .	15,674 millions.		
1873. . . .	16,715 —	Augmentation.	1,041 millions.
1874. . . .	14,271 —	Diminution . .	2,444 —
1875. . . .	14,657 —	— . . .	2,614 —
1876. . . .	9,167 —	— . . .	2,490 —

Hâtons-nous d'ajouter que ce mouvement décroissant, qui s'explique par la liquidation des emprunts de la guerre, paraît s'être arrêté en 1877, année pendant laquelle le montant des opérations a atteint 9,511 millions. Mais cette digression nous a quelque peu éloigné de notre sujet, c'est-à-dire de l'examen du profit que l'État tire des chemins de fer. Laissant maintenant de côté la nature des recettes et des économies réalisées par l'État, indiquons quelle est dans ce profit la part des diverses lignes de notre réseau général :

RÉSEAU.	LONGUEUR du réseau (kilomètres).		1875.		1876.	
	1875.	1876.	Profit total.	Profit par kilom.	Profit total.	Profit par kilom.
Nord.	1,700	1,842	27,822,986	16,366	28,870,825	15,674
Est	2,246	2,255	25,697,979	11,441	26,910,766	11,929
Ouest	2,505	2,515	31,812,808	12,700	33,062,666	13,184
Orléans	4,157	4,259	37,753,116	9,081	39,774,839	9,339
Méditerranée	5,121	5,238	69,509,976	13,573	71,550,455	13,660
Midi	2,025	2,043	19,694,934	9,725	20,147,054	9,861
Vendée.	232	247	1,151,666	4,964	1,221,232	4,944
Charente	460	500	2,893,769	6,290	3,369,377	6,739
Autres chemins	796	1,080	3,405,807	3,907	4,077,728	3,776
Totaux et moyennes.	19,242	19,979	219,743,041	11,420	228,954,942	11,460

Ce tableau offre un certain intérêt, car il y a lieu d'admettre que les profits que l'État tire des chemins de fer sont en raison directe des produits de leur exploitation. On voit de plus, en comparant les deux années, que si les profits ont augmenté dans la plupart des réseaux, ceux du Nord, de la Vendée, et surtout les réseaux divers, compris sous la rubrique « autres chemins », font exception. — L'augmentation totale par kilomètre des chemins réunis est d'ailleurs presque insignifiante. Devant cette ressemblance de deux années consécutives, nous n'avons pas à insister, notre but, en présentant les observations qui précèdent, n'ayant été que de montrer qu'on peut, en dehors des tableaux de douanes, trouver d'autres indices du progrès ou des défaillances de notre commerce général.

T. LOUA.