

A. BARRIOL

**La statistique au huitième congrès international des chemins de fer**

*Journal de la société statistique de Paris*, tome 52 (1911), p. 16

[http://www.numdam.org/item?id=JSFS\\_1911\\_\\_52\\_\\_16\\_0](http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1911__52__16_0)

© Société de statistique de Paris, 1911, 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/>

IV  
VARIÉTÉ

LA STATISTIQUE AU HUITIÈME CONGRÈS INTERNATIONAL  
DES CHEMINS DE FER

Le programme proposé par le comité permanent comprenait deux questions :

A. Principes de la statistique des chemins de fer en exploitation ;

B. Classification uniforme des dépenses d'exploitation.

Quatre rapporteurs avaient été désignés pour traiter cette étude :

M. THOMAS REES PRICE pour les colonies anglaises ;

M. ACWORTH pour la Grande-Bretagne ;

M. J. A. COUNTY pour l'Amérique du Nord ;

M. A. BARRIOL pour les autres pays.

Les rapports, tous très importants et contenant des renseignements précieux ont été insérés par les soins du comité dans le Bulletin mensuel publié à Bruxelles. Leur discussion au congrès a donné lieu à des polémiques assez vives qui montrent clairement les erreurs que commettent ceux qui veulent user des statistiques sans en rechercher les bases.

Dans tous les pays, sauf en Angleterre, on publie des rapports contenant des statistiques étendues dont l'étude permet d'avoir une idée générale de la direction des services d'exploitation au point de vue des tarifications et des dépenses.

Les Anglais ont, au contraire, abandonné ces rapports importants pour ne suivre que les statistiques quotidiennes qui seules leur paraissent utiles ; les relevés annuels leur semblent constituer des travaux stériles qui sont même des sources d'erreurs importantes par suite de la réunion d'éléments disparates et très variables d'année en année ; c'est ainsi que la discussion a été particulièrement animée sur la question de l'utilité d'établir une statistique du parcours des voyageurs et des tonnes de marchandises : à l'aide d'arguments tirés de l'enchevêtrement des réseaux, les Anglais ont montré qu'elle ne pouvait leur être d'aucune utilité ; les Américains ont, au contraire, très vivement insisté sur le profit qu'ils en tiraient.

Bref, après de longs échanges de vue, le congrès a adopté les conclusions suivantes :

« Sous réserves des conditions spéciales qui affectent la comptabilité de certains chemins de fer, par suite du contrôle de l'État ou de ses intérêts dans les résultats financiers,

« Le congrès estime que :

« 1° Les statistiques, pour être utiles aux services d'exploitation, doivent être mises à leur disposition le plus tôt possible après l'expiration de la période à laquelle elles s'appliquent ;

« 2° Pour avoir l'utilité maximum au point de vue de la réduction des dépenses, les statistiques préparées pour chaque service doivent contenir uniquement les dépenses dont le chef de ce service est responsable, séparées de toutes celles qui s'y rattachent indirectement ;

« 3° Aucune statistique spéciale ne doit être envisagée isolément et des statistiques d'ensemble, résumant tous les éléments essentiels de l'exploitation de chaque réseau comme recettes et comme dépenses, doivent être tenues et étudiées avec soin ;

« 4° Les statistiques respectives des diverses administrations de chemins de fer sont basées sur des principes répondant à la diversité de leurs situations, mais les circonstances et les conditions de l'exploitation diffèrent nécessairement dans les différents pays, et il est pratiquement impossible d'arriver à un système tout à fait uniforme de statistique de l'exploitation applicable également à tous les pays ;

« 5° Il y a cependant lieu d'encourager toutes les tentatives d'unification des statistiques des chemins de fer, tout au moins quant aux éléments principaux de l'exploitation des voies ferrées, dans la mesure où cela est possible, en ayant égard aux nécessités de chaque pays. »

A. B.