

JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

ROBERT SOREL

Les chemins de fer anglais. Note supplémentaire

Journal de la société statistique de Paris, tome 77 (1936), p. 251-252

http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1936__77__251_0

© Société de statistique de Paris, 1936, 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/>

V

VARIÉTÉ

Les chemins de fer anglais. Note supplémentaire.

Les compagnies ont tenu leurs assemblées générales et indiqué les résultats de l'exercice de l'année 1935.

Nombre de passagers en milliers, année 1935.

(1) L. M. S. R.	314.421
L. N. E. R.	201.158
S. R.	228.222
G. W. R.	113.271
TOTAL.	<u>857.072</u>

Recettes du trafic des passagers en milliers de livres, année 1935 :

L. M. S. R.	18.663
L. N. E. R.	12.135
S. R.	13.387
G. W. R.	7.792
TOTAL.	<u>51.977</u>

Soit une recette de 1.417.000 livres de plus en 1935 qu'en 1934 et 2.794.000 livres sterling de plus en 1935 qu'en 1932, soit 222.550.000 francs de recettes supplémentaires. Or l'expérience de la politique de billets meilleur marché et de suppression de réglementations entravant l'initiative des voyageurs (voir le *Journal de la Société de Statistique de Paris*, juillet 1935) a commencé en 1933 pour une période de cinq mois du 1^{er} mai au 30 septembre. L'expérience a paru si concluante que les Compagnies ont prolongé cette expérience pendant deux ans et demi et les résultats ont été s'améliorant d'une façon notable.

« Quoique un certain nombre de facteurs sont responsables de cette heureuse amélioration, il ne paraît guère douteux que la principale cause a été la politique de tarifs meilleur marché et de la diminution des conditions imposées aux voyageurs. » *Economist*, mars 7, p. 515, 1936.

Cette expérience a été faite sur une assez grande échelle des réseaux britanniques, et pendant un temps assez long, deux ans et demi, et elle a toujours donné le même résultat : augmentation du nombre des voyageurs et des recettes.

Pourquoi les Compagnies françaises ne font-elles pas la même expérience qui a donné 222 millions de francs de recettes supplémentaires? Pour avoir cette somme désirable dans une exploitation de 3 milliards de déficit, il faut donc imiter les Compagnies anglaises :

A) Atteler à tous les trains auto rails ou auto route des voitures de 3^e;

B) Supprimer les restrictions pour l'admission des voyageurs dans les trains express et rapides;

C) Billets aller et retour délivrables tous les jours de l'année, à toutes les stations pour toutes les stations françaises donnant droit à l'arrêt à toutes les stations sur le parcours sans formalités ni supplément et même donnant le droit au retour par une

(1) Ces initiales veulent dire London Midland et Scottish Railways. — London North Eastern Railway. — Southern Railway. — Great Western Railway.

autre voie sans supplément. Par exemple, billet de 3^e de Montparnasse à Bordeaux et retour de Bordeaux au quai d'Orsay avec arrêt à Chartres, Niort, Saintes, Angoulême, Poitiers, Tours, Blois, etc.

D) Compartiments de 3^e dans tous les wagons lits au prix, comme en Angleterre, de 25 francs, et des repas dans les wagons restaurants de 12 francs environ.

Un peu d'initiative et le succès viendra.

D^r Robert SOREL,
Vice Président de la Ligue du Libre Échange.
