

# JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

JSFS

## **Bibliographie**

*Journal de la société statistique de Paris*, tome 78 (1937), p. 320

[http://www.numdam.org/item?id=JSFS\\_1937\\_\\_78\\_320\\_0](http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1937__78_320_0)

© Société de statistique de Paris, 1937, 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

BIBLIOGRAPHIE

---

*Les grands réseaux de chemins de fer français*, année 1936, par R. GODFERNAUX.  
1 brochure 120/175 de 40 pages. Dunod.

La neuvième année de cet intéressant travail statistique vient de paraître aussitôt après les assemblées générales des Compagnies de Chemins de fer. Il donne la physiologie de l'exercice 1936 et quelques perspectives sur 1937; elles ne sont pas brillantes puisque le montant du déficit atteindra près de 35 milliards à fin 1937 d'après le rapport Pomaret; ce rapport reprend une idée déjà ancienne que j'avais soumise au ministre Claveille en 1920, avoir la division en 4 réseaux (appelés fuseaux) mais les nouveaux rédacteurs ne paraissent pas avoir saisi la nécessité d'échanges de lignes qui avaient été étudiées à cette époque; cette mesure qui aurait pu donner des résultats intéressants arrive je crois trop tard; d'ailleurs M. Godfernaux donne des idées intéressantes au sujet de la seule réforme possible actuellement, qui nécessiterait un État assez fort pour assurer la coordination nécessaire des transports comme première étape.

L'auteur rappelle en passant que les profits résultant pour l'État de l'exploitation des chemins de fer a atteint en 1936 environ 2.700 millions. Si l'on ajoute cette somme, une évaluation officielle, mais que je trouve un peu fantaisiste, de la perte résultant du défaut de coordination sont 1.500 millions on arrive à une somme de plus de 4.200 millions surpassant de 200 millions le déficit de 1936 (3.478 exactement). Rappelons que le déficit de 1937 sera de 7 milliards par suite des mesures prises par le Gouvernement (Loi des quarante heures et augmentation des salaires, congés populaires, etc...).

La brochure contient comme d'habitude et toujours sous la forme adoptée dès la première année (ce qui prouve combien elle avait été parfaitement étudiée dès l'origine) les renseignements statistiques en longueur exploitée, nombre de titres, effectif du personnel, capitaux investis et dépenses d'établissement détaillées, résultats d'exploitation, recettes et dépenses par nature, tonnage des principales marchandises, parcours du matériel, situation du fonds commun, relations internationales, grands parcours, vitesses, etc...

Ce petit opuscule donne tout ce qui est nécessaire au statisticien et à l'économiste et je ne puis que renouveler en leur nom de sincères remerciements à M. Godfernaux.

A. BARRIOL.

---

*Le Gérant : R. WALTHER.*

---