

RAISON ENTRE LES RECETTES MARCHANDISES  
NOMBRE DES WAGONS CHARGES

D.	21.	3.39	3	II	1 <sup>o</sup>
D.	28.	3.39	5	II	1 <sup>o</sup>
D.	18.	4.39	3	II	1 <sup>o</sup>
A.	19.	4.39	3	II	1 <sup>o</sup>
D.	4.	7.39	5	II	1 <sup>o</sup>

4 juillet 1939

4 juillet 1939

QU. II - Comptes rendus hebdomadaires (1°)

Comparaison entre recettes marchandises et wagons chargés.

(5) p. 5

M. LE BESNERAIS .....

Les transports de combustibles qui, au début de l'année, n'étaient que de très peu supérieurs à ceux de 1938, les ont maintenant nettement dépassés.

C'est ce qui explique en partie que le pourcentage d'augmentation des recettes-marchandises soit toujours, comme je vous l'ai indiqué, supérieur au pourcentage d'augmentation du nombre des wagons chargés. Le transport des combustibles se fait, en effet, presque toujours à grandes distances, et les trains sont utilisés à capacité complète.

Quand ce sont les transports de cette catégorie qui augmentent, il est normal que les recettes augmentent proportionnellement plus que le trafic.

19 april 1959

19 avril 1939

2.11.39

Comparaison entre les recettes  
marchandises et le nombre des  
wagons chargés

(s) p. 3

#### M. LE BESNERAIS .....

Cette différence entre les pourcentages d'accroissement du trafic et des recettes provient, en grande partie, des modifications qui se sont produites dans la consistance du trafic. Les renseignements détaillés sur le développement des divers trafics durant le mois de janvier permettent, en effet, de constater que les transports de minerais, dont les tarifs sont les plus bas, ont subi un fléchissement de l'ordre de 15%, tandis que les transports des marchandises dont les tarifs sont élevés marquent un accroissement notable.

En définitive, l'étude de l'évolution du trafic, durant le mois de janvier 1939, abstraction faite des transports de minerais, montre un accroissement de tonnage de 7,5% et une augmentation de recettes de 7,3%, par rapport à 1938, et restitue ainsi le parallélisme qui doit normalement exister entre le tonnage transporté et les recettes correspondantes.

M. LE BESNERAIS signale, par ailleurs, que l'indice du nombre des wagons chargés suit très exactement les fluctuations de l'activité économique du pays. Les transports, intenses dans les régions industrielles, sont moindres dans les régions agricoles, notamment dans les Régions Ouest et Sud-Ouest.

18 APRIL 1959

18 avril 1939

Question II-1:

Comparaison entre recettes marchandises et wagons chargés

(s) p. 3

M. LE BESNERAIS .....

L'augmentation des recettes-marchandises, qui s'élevait, pour les 12 premières semaines, à 8,8 % par rapport aux semaines correspondantes de 1938, atteint 9,1 % à la fin de la 14ème semaine. Elle reste donc toujours nettement supérieure à l'augmentation du nombre de wagons chargés.

J'ai cherché le motif de cette différence que je vous ai signalée à plusieurs reprises et je crois qu'elle provient surtout et à peu près uniquement des modifications qui se sont produites dans la composition générale du trafic. Il est à noter, en effet, que les marchandises qui représentent les plus basses recettes kilométriques sont celles dont le trafic a le plus diminué. Je puis vous fournir un exemple, car je possède maintenant des renseignements précis sur le tonnage kilométrique pour le mois de janvier 1939. Durant ce mois, l'augmentation du tonnage total transporté est de 3 %, alors que l'augmentation des recettes atteint 6,3 %. Or, si l'on fait abstraction, dans ce tonnage global, du tonnage se rapportant aux minerais transportés, l'augmentation de tonnage s'élève à 7,5 %, tandis que l'augmentation de recettes ressort à 7,3 %. Sans doute, en fait, la situation est plus compliquée, car, parmi les autres marchandises, il en est qui évoluent en sens inverse, mais le transport de minerai représente à la fois la plus basse recette kilométrique et la plus forte diminution de trafic et si on n'en tient pas compte dans l'étude comparée du tonnage transporté et des recettes, on constate un parallèle-



M. MARLIO - D'autre part, les distances parcourues ne sont-elles pas beaucoup plus courtes pour les transports de minerais ?

M. LE BRAS - Cela dépend. C'est exact pour les minerais qui sont exportés, mais, pour certains transports à destination de la Belgique, nous sommes arrivés à les expédier par la voie longue de Civet. Les expéditions de minerais de Lorraine à destination des usines du Nord parcourent également d'assez longues distances, de même que les minerais du bassin normand. La distance moyenne parcourue n'est pas très différente de celle des autres trafics, mais les transports de minerais sont les transports qui donnent la recette kilométrique la plus basse.

Notre trafic suit d'ailleurs les variations de l'indice de l'activité économique. C'est ainsi que l'indice de janvier 1938 est supérieur de 1 % à l'indice de janvier 1935, or le tonnage transporté est, pour les mêmes périodes, supérieur de 3 %. En février, l'indice est supérieur de 4 % à celui de 1935; notre tonnage sera vraisemblablement supérieur de 4 à 5 %. Mais ce parallélisme n'est pas un phénomène constant, car beaucoup d'autres éléments influent sur notre trafic.

M. ARON - La baisse des transports de minerais est-elle provisoire ou définitive ?

M. LE BRAS - On peut la considérer comme définitive, mais son influence va aller en décroissant dans les comparaisons avec le trafic de 1935. Car c'est vers le mois de février 1938 que cette baisse a commencé à se faire sentir, notamment par la diminution des exportations à destination de l'Allemagne.



26 mars 1959

2. 1. 19

Comparaison entre les recettes marchandises  
et le nombre des wagons chargés

(s) 5

1. 1937. - On pourrait-on, par une analyse très soignée  
du trafic, trouver l'explication de ce décalage de 6 à 7 %  
entre le nombre de wagons chargés et les recettes-marchandises  
qui signalait ?

2. 1938. - A la suite de cette étude, nous dirons  
ce peut se faire qu'à l'effet de renseignements très précis, on  
arrivait à cela par trafic. Le décalage peut être un léger  
travail, qui entraîne un décalage de deux mois environ.

3. 1939. - Quant à comparer les chiffres de 1937 à ceux  
de 1938, on constate une anomalie inexplicable.

C'est ainsi que, si l'on compare, mois par mois, les con-  
signes de 1937 et de 1938, pour certains des différents trafics,  
on constate, en 1938, une baisse de l'ordre de 10 à 20 %. Or,  
la diminution totale du trafic est loin d'atteindre ce niveau.

La raison en est que les statistiques de 1937 avaient été  
établies, d'après les déclarations, sur des bases qui, certainement,  
n'étaient pas identiques, notamment en ce qui concerne la mé-  
thode de compter les wagons chargés dans le réseau voisin.  
Ce décalage n'intervient plus aujourd'hui.







Comparaison entre les recettes marchandises  
et le nombre des wagons chargés

(a) 3

M. DE BOURBONIS :.....

- En ce qui concerne les recettes de la même semaine, nous avons, par rapport à 1938, une baisse de 10 % pour les voyageurs et les lettres de 0,3 % pour les marchandises, bien que, pour cette même semaine, le nombre des wagons chargés ait diminué de 0,2 %.

M. DE BOURBONIS. - Comment expliquez-vous cet écart ?

M. DE BOURBONIS. - Le résultat par wagon est plus élevé ; cela peut venir, soit de l'allongement des parcours des wagons, soit d'un meilleur chargement de ceux-ci, mais encore du fait qu'on transporte proportionnellement plus de marchandises sensibles à des hautes classes.

M. DE BOURBONIS. - Il s'agit de ce qui résulte des mesures prises pour réaliser le maximum ?

M. DE BOURBONIS. - Tout d'abord en partie et pour deux raisons principales. La première est que les mesures prises ont accéléré le développement des transports routiers à grande distance. La deuxième tient à ce que nous avons pu ne pas succomber à propos des abaissements de tarifs pour lutter contre cette concurrence, puisque des tarifs similaires sont toujours maintenus aux transports routiers.

Sans doute, nous continuons, dans certains cas, à proposer des tarifs inférieurs au tarif normal ; <sup>même alors,</sup> mais la recette kilométrique elle-même est supérieure à la recette kilométrique moyenne, et c'est ce qui explique que cette mesure ne nous a pas servis.

M. DE BOURBONIS :.....



Question II - 1<sup>o</sup>

Comparaison entre les recettes marchandises  
et le nombre des wagons chargés

(s) 3

M. LE BESNERAIS .....

- En ce qui concerne les recettes de la 10<sup>ème</sup> semaine, nous avons, par rapport à 1938, une baisse de 10 % pour les voyageurs et une hausse de 8,9 % pour les marchandises, bien que, pour cette même semaine, le nombre des wagons chargés ait diminué de 0,6 %.

M. LE PRÉSIDENT. - Comment expliquez-vous cet écart ?

M. LE BESNERAIS. - La recette par wagon est plus élevée ; cela peut venir, soit de l'allongement des parcours des wagons, soit d'un meilleur chargement de ceux-ci, soit encore du fait qu'on transporte proportionnellement plus de marchandises soumises à des barèmes élevés.

M. ANON. - N'est-ce pas un résultat des mesures prises pour réaliser la coordination ?

M. LE BESNERAIS. - Peut-être en partie et pour deux raisons principales. La première est que les mesures prises ont arrêté le développement des transports routiers à grande distance. La deuxième tient à ce que nous avons pu ne pas continuer à proposer des abaisséments de tarifs pour lutter contre cette concurrence, puisque des tarifs minimaux sont imposés maintenant aux transporteurs routiers.

Sans doute, nous continuons, dans certains cas, à proposer des tarifs inférieurs au tarif normal ; même alors, mais la recette kilométrique ~~xxxxxxx~~ est supérieure à la recette kilométrique moyenne, et c'est ce qui explique que cette moyenne se trouve relevée.

~~xxxx~~ Il est évidemment impossible de déterminer l'in-