

Maintenant, comment l'État français parvient-il à ce résultat ? Simplement parce qu'il a dûment réparti entre le présent et l'avenir les profits immédiats des chemins de fer. En effet, afin d'alléger l'avenir, l'État renonce, dans une mesure variable il est vrai, selon la situation du budget des chemins de fer, mais régulièrement, à la plus grande partie de son produit net de l'exploitation des chemins de fer et il utilise les profits qu'il en retire conformément à la comptabilité, à les restituer au trafic afin de permettre aux Compagnies de Chemins de fer de construire toutes les lignes qu'il désire, et qui quelquefois peuvent être aussi improductives (telles les voies stratégiques), et de les exploiter de la manière qu'il désire. En d'autres termes : les contributions que l'État perçoit des entreprises de chemins de fer, ainsi que les produits des impôts de transport dont il a frappé le trafic à grande vitesse, c'est-à-dire essentiellement la circulation des voyageurs et non le trafic des marchandises, — sont retournés par l'État aux Chemins de fer sous forme d'avances de garantie portant intérêt, ce qui permet aux chemins de fer, d'une part, de construire et d'exploiter lesdites lignes improductives, mais qui paraissent désirables dans l'intérêt général, et d'autre part, d'amortir tout le capital des chemins de fer. L'amortissement s'est élevé en 1893 en chiffre rond à 100 millions de francs, c'est-à-dire à 0,58 pour cent du capital total des chemins de fer. Toutefois ce taux de 58 % de l'amortissement obligatoire est une addition indirecte au taux de 3 % auquel l'État amortit sa dette d'État proprement dite, attendu que chaque franc du capital des chemins de fer amorti revient à l'État, à qui ladite annuité d'amortissement produit une propriété d'État sans dette, dont la valeur actuelle est de 18 milliards en chiffre rond, le tout en supposant que les chemins de fer, tels qu'ils existent aujourd'hui, aient encore dans cinquante ans la valeur que nous leur attribuons aujourd'hui. Si toutefois il ne devait pas en être ainsi, si d'ici là d'autres moyens de transport devaient se produire, la dépréciation des chemins de fer ne signifierait pour l'État français qu'une perte de gain, et non une perte réelle, comme en Prusse où l'État a aujourd'hui 7 milliards immobilisés dans ses chemins de fer, et sur ceux-ci il doit encore 5,5 milliards, dont il devrait encore continuer à payer les intérêts même dans le cas d'une dépréciation des chemins de fer, et par suite il serait contraint de grever son avenir de charges colossales.

La France, lorsque les capitaux des chemins de fer auront été amortis, emploiera probablement les 1.200 millions précités de recettes nettes à d'importantes réductions de tarifs, et afin d'offrir à l'organisation économique française, dans sa lutte avec les nations concurrentes voisines, une consolidation d'autant plus grande que celles-ci auraient négligé d'avantage de prendre des précautions en temps utile, la France pourra aussi offrir un jour un instrument de trafic tout aussi efficace, affranchi de la nécessité de payer, au moyen des produits de l'exploitation, les intérêts du capital d'établissement.

Mais à présent, comme le professeur de Kaufmann le démontre aussi, les tarifs de la France ne sont pas plus élevés que les tarifs prussiens, dans plusieurs sections très importantes, et même pour les matières premières de l'industrie, les charbons et les minerais, ils sont beaucoup plus bas qu'en Allemagne. L'exploitation des chemins de fer n'y est pas plus chère, le coefficient d'exploitation y est même plus favorable qu'en Allemagne (1894 : 55,75 % contre 1893-94 : 59,2 %, et 1894-95 : 58,8 %, contre 61,0 aux chemins de fer de l'État prussien et 60,03 % dans l'ensemble des grands chemins allemands. En outre les chemins de fer privés français donnent aux œuvres de bienfaisance dans le sens le plus large du terme, sans bruit et en majeure partie volontairement, plus que les chemins de fer de l'État prussien sous la pression de la législation sociale, à savoir, en 1893 : 3,3 % des recettes brutes contre 2,3 % aux chemins de fer de l'État prussien, ou 1.140 francs par kilomètre de longueur exploitée en France contre 865 marcs = 1.081 francs en Prusse. »

2. Le Transibérien. — Il résulte du rapport que vient de déposer le Ministre des voies de communication de Russie que, au cours de l'année 1895, la longueur du transibérien s'est

augmentée de 1478 kilom. ce qui la portait à 2654 kilom. sur une longueur totale de 7317 kilom. à construire, de Cheliabinsk à Vladivostok. Dès maintenant, St-Pétersbourg est relié par voie ferrée à l'Yenisséï, à une distance de 4.919 kilomètres. On sait que pour la traversée du lac Baïkal, les ingénieurs russes se sont arrêtés à l'usage de ferries analogues à ceux qui sont en usage en Danemark, en Suède et sur les grands lacs américains. Un service de ce genre fonctionne depuis longtemps avec succès entre Kewanne et Franckfort en Amérique, sur un parcours de 100 kilomètres, alors que celui du lac Baïkal n'en comptera guère que 30.

Au delà du lac Baïkal, les Russes essaient de substituer au tracé primitif un tracé dirigé plus au Sud, de manière à traverser la Mandchourie ; cette modification serait des plus avantageuses puisque tout en procurant une économie de parcours de 1069 kilomètres, elle amènerait la ligne au travers d'un pays à population dense, riche en produits naturels et manquant de produits manufacturés. Mais jusqu'ici on ignore si les négociations poursuivies dans ce but avec le gouvernement chinois ont abouti.

Le budget de 1896 témoigne de l'ardeur qu'apportent les Russes, à l'achèvement de cette entreprise grandiose. On trouve en effet au Chapitre des « dépenses extraordinaires » une somme de 130.495.580 roubles (1) se répartissant comme il suit :

Construction du Transibérien.....	82.248.170 roubles.
Entreprises subsidiaires liées à la construction du Transibérien.....	2.485.410 »
Construction d'autres lignes d'intérêt général..	15.762.000 »
Construction de lignes locales et de jonction	10.000.000 »
Matériel roulant.	20.000.000 »

On peut espérer que la ligne atteindra le lac Baïkal l'été prochain ; car on ne compte pas moins de 70.000 ouvriers occupés sur les chantiers.

3. Développement des Chemins de fer au Japon. — La construction des chemins de fer au Japon n'a pas cessé de suivre une marche ascendante comme le montre le tableau ci-dessous :

	Lignes de l'État. kil.	Lignes appartenant à des Compagnies. kil.
1872.....	28,8	»
1883.....	210,3	60,8
1891.....	881,2	1.859,9
1895.....	949,9	2.640,6

La plupart de ces lignes sont en voie de prospérité particulièrement depuis la dernière guerre qui a entraîné d'importants transports de troupes et de matériel et dont l'heureuse issue a donné aux affaires un essort remarquable.

La Diète, dans sa dernière session a voté un crédit de 132 millions de francs répartis sur une période de six ans, pour améliorer le réseau d'État actuel y compris le doublement de la ligne de Tokio à Kobé et un crédit de 165 millions s'étendant sur une période de 15 ans, pour la construction, par l'État, de 7 nouvelles lignes et a cédé à des Compagnies 12 autres lignes projetées qui devaient originairement être construites par les soins du Gouvernement. La même Assemblée a émis le vœu de transformer le plus tôt possible les lignes actuelles qui sont à voie étroite de 1^m07

(1) Le rouble vaut 2 fr. 50.