

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 44 (1918)  
**Heft:** 5

**Artikel:** Dix ans d'exploitation par l'Etat des chemins de fer italiens  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-34012>

#### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

#### Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

#### Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 24.02.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

d'essai constitue à lui seul déjà un domaine important dont on pourrait parler longuement. En outre, ce qui précède ne s'occupe en général que des essais de métaux, ceci pour cause de simplification. La discussion des essais de matériaux de construction tels que, par exemple, des ciments, pierres, bétons, ou autres substances semblables, est si complexe et dépend de tellement de facteurs que seule une étude serrée peut être utile et intéressante.

Si donc ces lignes avaient comme effet de faire réfléchir quelques industriels aux questions se rapportant aux essais de matériaux et autres, elles auraient atteint leur but.

#### Dix ans d'exploitation par l'Etat des chemins de fer italiens.

Les tableaux suivants sont extraits de la « Relazione della Commissione Parlamentare per l'esame dell'ordinamento e del funzionamento delle ferrovie dello Stato », dont le *Giornale del Genio civile* a publié un résumé dans ses numéros d'octobre et de novembre 1917.

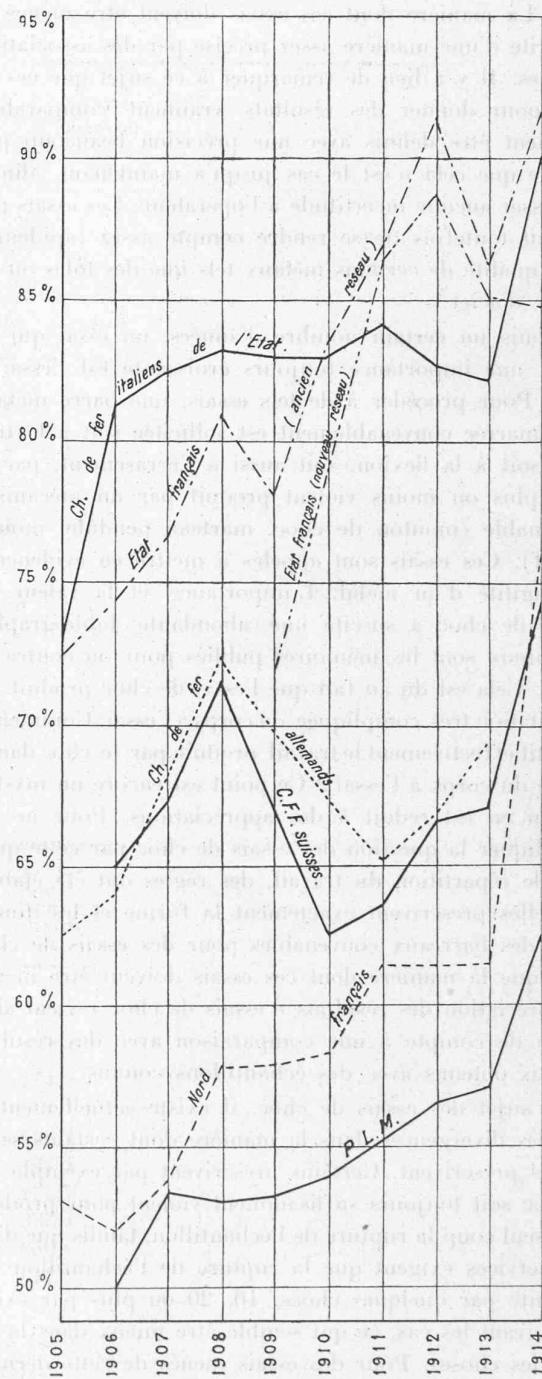
Le tableau I montre les résultats financiers de l'exploitation pendant la période 1905-1915.

TABLEAU I

ANNÉE	Longueur exploitée	Recettes L.	Dépenses L.	Coefficient d'exploitation
1905-06	11 193	347 294 880	251 091 398	72,29
1906-07	13 117	422 566 060	342 857 812	81,13
1907-08	13 353	464 145 049	382 268 069	82,37
1908-09	13 367	481 255 506	399 975 798	83,11
1909-10	13 395	518 045 196	429 053 421	82,82
1910-11	13 465	541 573 969	448 896 916	82,88
1911-12	13 472	578 905 760	486 464 894	84,03
1912-13	13 694	609 166 991	503 762 750	82,69
1913-14	13 748	627 140 898	514 771 393	82,08
1914-15	13 886	617 218 417	552 803 463	89,56
1915-16	14 057	816 321 320	688 777 243	84,37

Pour interpréter judicieusement le tableau II, il faut se rappeler que l'administration des chemins de fer italiens n'a pas à pourvoir aux charges des capitaux investis dans les réseaux préalablement à leur rachat par l'Etat, ces charges incombant au Trésor, si bien que sur le capital de premier établissement, au 30 juin 1916, montant à 7230 millions de lire, l'intérêt et l'amortissement de 1991 millions seulement sont prélevés sur le produit net. Ces 1991 millions sont représentés, essentiellement, par les dépenses de construction de nouvelles lignes depuis l'époque du rachat et d'amélioration du réseau, par les redevances aux anciennes sociétés concessionnaires pour le matériel roulant et par l'augmentation du matériel d'exploitation.

L'intérêt et l'amortissement de ces 1991 millions absorbent 97 millions. Déduction faite de cette somme, il reste, sur le produit de la gestion pour 1915-16, conformément au tableau II, un versement net au Trésor de 30 millions en chiffres ronds, pour faire face aux charges d'intérêt et d'amortissement d'un capital égal à 7230-1991 millions de lire. L'insuffisance de cette somme saute aux yeux et, en fait, la Com-



Graphique des coefficients d'exploitation de divers réseaux.

mission parlementaire évalue à 200 millions de lire le déficit annuel du bilan des chemins de fer de l'Etat italien.

Le tableau III établit la comparaison entre les résultats financiers de ces chemins de fer et ceux d'autres pays. Les nombres relatifs à la France, à la Grande-Bretagne et à l'Allemagne sont exactement ceux que M. Colson, conseiller d'Etat français, a calculés pour sa « Revue des transports » de la *Revue économique et parlementaire* du 10 mai 1914. Les nombres sous les rubriques « recettes totales », « dépenses d'exploitation » et « produit net » sont égaux, pour notre pays, à ceux qui sont attribués, par la « Statistique des chemins de fer » aux « C. F. F. », avec le Brünig et aux autres lignes à voie normale et étroite.

TABLEAU III

INDICATION	Grande-Bretagne (1912)	Allemagne (1914)	France (1912)	Autriche-Hongrie (1914)	Suisse (1914)	Belgique (Etat) (1914)	Italie (Etat) (1913-14)
Longueur moyenne exploitée en . . . km.	37 300	58 566	40 700	42 746	4 736	4 330	13 748
Capital d'établissement en millions de lire . .	26 120	22 997	19 720	13 500	1 882	2 633	6 856
Recettes totales id.	3 075	4 063	1 998	1 648	237	313	638
Dépenses id.	1 957	2 645	1 264	1 201	131	217	534
Produit net id.	1 118	1 418	734	447	86	96	107
Recettes kilométriques lire	82 500	69 400	49 100	38 600	50 000	72 500	45 616
Coefficient d'exploitation	63,5 %	65 %	63,3 %	73 %	63 %	70 %	82,08 %
Intérêt fourni par le produit net au capital	4,28 %	6,47 %	3,72 %	3,31 %	4,72 %	3,66 %	1,56 %

TABLEAU II

ANNÉE	Capital investi Millions de lire	Produit de la gestion Millions de lire	Rapport de ce produit au capital investi %
1905-1906	5442,4	86,7	1,566
1906-1907	83,8		
1907-1908	5624,4	85,0	1,511
1908-1909	5886,5	86,8	1,474
1909-1910	6060,8	89,1	1,470
1910-1911	6264,8	95,4	1,522
1911-1912	6440,8	96,6	1,499
1912-1913	6663,6	100,4	1,504
1913-1914	6836,0	107,0	1,560
1914-1915	7106,5	68,9	0,969
1915-1916	7230,4	126,4	1,748

Par contre, la « longueur exploitée » et le « capital d'établissement » sont très différents de ceux de nos statistiques. Il est vrai que nos statistiques... Qu'on en juge : le rapport italien est illustré d'un graphique que nous reproduisons ici et où sont mis en regard les coefficients d'exploitation de divers réseaux ; poussé par une curiosité qu'on jugera peut-être perverse nous avons comparé les nombres relevés sur ce graphique avec ceux des « Tableaux statistiques » publiés en annexe au rapport de la Direction générale des C.F.F. pour l'année 1914 et nous avons trouvé d'inquiétantes divergences. Exemple : les exercices de 1912 et de 1910 : les dits « Tableaux » fournissent pour les coefficients d'exploitation les quotients : 136 883 959 : 206 056 419 = 0,6676 et 117 430 672 : 187 604 055 = 0,6348, tandis que la « Statistique des chemins de fer suisses », publiée par le Département fédéral des postes et des chemins de fer, calcule, pour les mêmes quotients, 0,6643 et 0,6244. Il est facile de s'assurer que c'est le Département qui applique les règles de l'arithmétique usuelle et ce

sont ses nombres qui ont été adoptés par la Commission parlementaire italienne. Ce dualisme ne laisse pas d'être troublant et on se demande si, à Berne, le coefficient d'exploitation, à l'instar de certains concepts métaphysiques, serait susceptible d'une pluralité de définitions ou bien si ces messieurs des C.F.F. auraient imaginé, histoire de se singulariser, un système de numération particulier, dont ils se seraient lassés au bout d'un certain temps, puisque les coefficients d'exploitation des « Tableaux » deviennent égaux au quotient des dépenses par les recettes pour les exercices 1913 et 1914. Quoi qu'il en soit, nous voudrions oser supplier l'administration de nos chemins de fer fédéraux de placer en tête de ses publications un tableau de conversion de ses nombres en ceux du système décimal.

Mais peut-être nous répondra-t-elle que, le jour où ses statistiques seraient rendues comparables à celles du Département, l'une de ces deux statistiques pourrait paraître superflue : épouvantable éventualité, car, tel l'âne de Buridan, on n'arriverait probablement jamais à décider laquelle devrait être sacrifiée ! Risum teneatis...<sup>1</sup>

## NÉCROLOGIE

### Jean Béguin.

Nous apprenons avec peine la mort de M. Jean Béguin, architecte, qu'une pneumonie vient d'emporter à l'âge de 52 ans.

<sup>1</sup> En réalité, pour l'exercice de 1910, tout au moins, si l'on appelle *D* les dépenses totales et *R* les recettes totales, qui toutes deux sont chiffrées par les mêmes nombres dans les deux statistiques, le coefficient d'exploitation des « Tableaux » est égal à  $\frac{D+x}{R}$ , *x* étant représenté par des suppléments de salaires qui ne figurent pas dans les dépenses totales dont la totalité semble donc modifiable à la volonté du preneur.