

# JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

L.-L. BEAURIN-GRESSIER

## Chronique des transports

*Journal de la société statistique de Paris*, tome 34 (1893), p. 325-328

[http://www.numdam.org/item?id=JSFS\\_1893\\_\\_34\\_\\_325\\_0](http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1893__34__325_0)

© Société de statistique de Paris, 1893, 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.  
C H R O N I Q U E  
D E S T R A N S P O R T S .

*(Premier semestre de 1893.)*

Les documents statistiques publiés dans les différents pays pour rendre compte du mouvement des transports sont nombreux et étendus. La chronique du *Journal de la Société de statistique de Paris* ne saurait avoir la prétention de les noter tous au passage et de donner de chacun d'eux un compte rendu développé. Pour le faire, il faudrait avoir sous la main un ensemble de documents qui constituerait chaque année une véritable bibliothèque ; il serait indispensable de connaître la langue des pays où les documents ont été rédigés ; enfin les sujets relatifs aux transports qui font l'objet de tableaux numériques sont extrêmement variés et exigeraient une compétence qui fera souvent défaut à celui qui sera chargé de les analyser.

Les transports portent, en effet, sur les personnes, les marchandises et la pensée humaine ; les principales voies de communication qu'ils empruntent sont : la voie terrestre (routes et chemins), la voie ferrée, la voie fluviale, la voie maritime ; enfin les moyens de transport varient à l'infini suivant la nature des véhicules, des moteurs et des procédés employés.

La chronique trimestrielle qui débute aujourd'hui s'appliquera uniquement à la statistique des transports proprement dits, laissant de côté les faits législatifs et les considérations économiques. Elle sera même presque exclusivement bibliographique, se bornant à signaler les ouvrages et les travaux publiés.

Le lecteur sera prévenu des publications principales, quelquefois des faits principaux qu'elles révèlent. Il ne sera jamais dispensé de recourir aux documents eux-mêmes.

Le champ d'investigations du chroniqueur ainsi circonscrit restera encore assez vaste pour ne pouvoir être embrassé complètement chaque trimestre.

Les statistiques publiées par les différents pays sont de périodicité variable. Les unes, les principales, embrassent des périodes d'une année, quelquefois même de plusieurs années. D'autres, serrant de plus près les événements, donnent des renseignements applicables au dernier semestre, au dernier trimestre, au dernier mois, quelques-uns même à une des dernières semaines écoulées. La matière, on le voit, ne fera jamais défaut pour remplir le petit nombre de pages qui lui sont réservées dans le Journal.

La première difficulté sera de faire un choix et de fixer un certain ordre dans les documents à analyser. Les rubriques principales sous lesquelles ils seront classés pourront être les suivantes : *Chemins de fer*. — *Navigation maritime*. — *Navigation fluviale*. — *Postes et télégraphes*. — *Transports divers*. Chaque rubrique sera divisée elle-même en deux parties : *France et Étranger*.

**CHEMINS DE FER. — France.** — La statistique annuelle des chemins de fer donne lieu, en France, à plusieurs publications. La plus importante consiste en un fort volume in-4° raisin, *Documents principaux*, dans lequel sont passés en revue, avec détail et pour une année déterminée, les faits relatifs à l'extension du réseau (ouverture de lignes et concessions nouvelles), la situation du capital, le mouvement des dépenses et des recettes et les résultats financiers de l'exploitation. Cette publication paraît à la fin du second semestre de l'année suivant celle qui fait l'objet du compte rendu.

En dehors de cette publication, le Ministère des travaux publics fait paraître tous les ans deux autres volumes d'ordre plus spécial (in-4° raisin), afférents, l'un au réseau d'intérêt général, l'autre au réseau d'intérêt local et aux chemins de fer d'Algérie et de Tunisie.

Le second volume de cette série, en ce qui concerne l'année 1890, a été mis en distribution dans le premier semestre de l'année actuelle. Il contient une série de documents divers permettant de pénétrer plus avant dans le détail de l'exploitation que ne le fait le volume des *Documents principaux*. On y prend soin, en outre, pour la plupart des tableaux, — ce qui est précieux pour le lecteur, — de rappeler les chiffres des dix années précédentes.

Les publications annuelles sont, pour tous ceux qui veulent approfondir les questions de chemin de fer, des documents de la plus haute utilité, mais la publication en est forcément retardée par la masse de travail qu'exige leur préparation. Tous ceux qu'intéresse la circulation des chemins de fer, on peut dire le public tout entier, désirent des renseignements plus rapides, fussent-ils sommaires et encore approximatifs. Ils reçoivent satisfaction par l'insertion au *Journal officiel* de tableaux trimestriels et hebdomadaires. Nous signalerons pour le premier semestre de 1893 la publication au *Journal officiel* du 26 avril du « Tableau des recettes de l'exploitation des chemins de fer français d'intérêt général pendant l'année 1892, avec rappel des chiffres correspondants de l'année 1891 ». Ce tableau révèle une augmentation, par rapport à 1891, de 842 kilomètres dans la longueur moyenne des voies exploitées ; une augmentation de 1,394,427 fr. dans les recettes absolues et une diminution de 781 fr. ou de 2.29 p. 100 dans la recette moyenne par kilomètre exploité.

Le *Journal officiel* du 25 juillet 1893 donne les mêmes renseignements pour le premier trimestre de 1893. La longueur moyenne exploitée augmente de 697 kilomètres par rapport au trimestre correspondant de 1892. Les recettes absolues augmentent de 3,976,781 fr. ; la recette moyenne par kilomètre accuse une nouvelle diminution, bien que légère, de 34 fr., soit de 0.46 p. 100.

Des renseignements analogues ont été d'ailleurs publiés en ce qui concerne les chemins de fer d'intérêt local et les tramways.

Enfin le dernier tableau hebdomadaire que nous ayons sous les yeux, celui de la 28<sup>e</sup> semaine (du 9 au 15 juillet, *Officiel* du 28 juillet 1893), indique, pour les lignes principales depuis le début de l'année, une recette de 599,763,569 fr., en augmentation de 10,893,404 fr. sur les chiffres correspondants de l'année dernière. La recette kilométrique accuse une augmentation de 30 fr., soit 0.2 p. 100.

*Étranger* — Nous l'avons déjà dit, les documents étrangers sont très nombreux. Chaque pays tient à honneur de publier des statistiques complètes et tenues à jour. Nous nous bornerons à mentionner celles des publications qui ont paru dans le dernier semestre.

a) Renseignements statistiques sur les chemins de fer de l'Union des administrations de chemins de fer allemands. — Exercice 1891. — Berlin, 1893. — Cette statistique annuelle, publiée depuis 42 ans, embrasse les chemins de fer de l'Allemagne, de l'Autriche-Hongrie, du Luxembourg, des Pays-Bas et de l'État roumain, ainsi que certaines lignes belges et russes qui font partie de l'Union. Elle porte sur un ensemble de voies de 72,963 kilomètres.

La circulation progresse ; 17,235,231,764 voyageurs kilométriques en 1891, contre 15,894,123,438 en 1890 ; 35,282,641,390 tonnes kilométriques en 1891 contre 33,525,590,132 en 1890.

b) Statistique du mouvement des marchandises sur les chemins de fer allemands en 1892. — Berlin, 1893. — Cette publication est trimestrielle ; elle parait depuis 10 ans ; elle émane du Ministère prussien des travaux publics et donne des renseignements très détaillés sur les transports des marchandises groupées par district de trafic et par directions. Le nombre de tonnes à toutes distances pour l'Allemagne seule s'est élevé, en 1892, à 133,473.102 pour le trafic intérieur et à 157,922,176 pour le trafic international.

c) Rapport statistique sur l'exploitation des chemins de fer de l'État saxon et des chemins de fer privés exploités par lui en 1892. — Dresde, 1893.

d) Compte rendu de l'administration des voies de communication du Wurtemberg pendant l'exercice 1891-1892. — Stuttgart, 1893. — Ce volume contient des renseignements détaillés sur les chemins de fer, les postes et télégraphes et sur la navigation.

Le nombre de tonnes kilométriques passe de 422,608,326 tonnes pour l'exercice 1890-91 à 429,416,690 pour l'exercice 1891-92 ; celui des voyageurs kilométriques de 348,659,497 à 363,192,046.

e) Renseignements statistiques sur les chemins de fer de la Monarchie austro-hongroise pour l'exercice 1889. — Vienne, 1893. — Ce volume est publié en allemand et en hongrois par le département statistique du Ministère autrichien des finances et par le Bureau royal hongrois de statistique.

f) Renseignements sur l'industrie, le commerce et les transports en Autriche. — Volume XLVIII ; 3<sup>e</sup> livraison. — Vienne, 1893. — Cette publication renferme les principales données concernant l'exploitation du réseau autrichien en 1891.

g) Rapport de la Société des chemins de fer vicinaux de Belgique. — Huitième exercice. — Année 1892. — Bruxelles, 1893. — Le réseau passe de 890 à 1,017 kilomètres.

h) Statistique des chemins de fer du Canada pour 1892. — Ottawa, 1893. — Le réseau passe de 14,009 à 14,588 kilomètres.

i) Rapport annuel du Ministère des chemins de fer et canaux du Canada pour l'exercice compris entre le 1<sup>er</sup> juillet 1891 et le 30 juin 1892, imprimé par ordre du Parlement. — Ottawa, 1893. — Publié en français et en anglais.

j) Compte rendu de la construction et de l'exploitation des chemins de fer italiens pour les années 1888, 1889 et 1890. — 1<sup>er</sup> volume. — Exploitation en 1889. — Fascicule II. — Rome, 1893.

k) Statistique officielle de la Norvège. — 3<sup>e</sup> série, n<sup>o</sup> 168. — Chemins de fer publics de la Norvège. — Exercice 1891-1892. — Christiania, 1893.

La table des matières est rédigée en français.

l) Statistique générale des chemins de fer suédois en 1891. — Stockholm, 1893.

m) Statistique des chemins de fer suisses pour 1891. — Volume XIX, publié par le Département fédéral des postes et des chemins de fer. — Berne, mars 1893. — Ce volume donne, sous une forme très claire, des renseignements statistiques étendus sur l'exploitation des chemins de fer à traction de locomotives, funiculaires, à crémaillère et des tramways.

NAVIGATION MARITIME. — France. — La statistique des mouvements de la navigation maritime est donnée, chez nous, par le « Tableau général du commerce de la France » et par le « Relevé des mouvements du cabotage ». Publiés par l'administration des douanes, ces volumes paraissent dans les derniers mois de chaque année et fournissent, en détail, les résultats de l'année précédente. Un fascicule portant le nom de « Documents statistiques réunis par l'administration des douanes » fournit de plus, chaque mois et pour le mois précédent, une situation sommaire. Nous relevons dans le fascicule de juillet 1893 les résultats de la navigation maritime (étranger, grande partie colonies) pendant le premier semestre. Le tonnage des navires chargés (entrée et sortie réunies) s'élève à 10,857,875 tonneaux de jauge. Il perd, sur le semestre correspondant de 1892. 672,228 tonneaux ; sur celui de 1891. la perte serait de 982,874 tonneaux ou de 8 p. 100.

La perte totale de l'année 1892, par rapport à 1891, avait été, d'après le 1<sup>er</sup> fascicule de l'année actuelle, de 2,863,001 tonneaux, soit plus de 11 p. 100. Notre mouvement maritime paraît être dans une phase désastreuse.

Étranger. — Les documents étrangers annuels concernant la navigation maritime paraissent généralement dans le cours du second semestre de chaque année. Nous avons cependant à noter deux publications parues dans les premiers mois de 1893 :

1<sup>o</sup> La statistique de la navigation de Norvège pendant l'année 1891. — Christiania, 1893. — Cet ouvrage, publié sous la direction de M. Kier, contient des renseignements très détaillés sur l'effectif de la

marine marchande, la construction des navires, les naufrages et les échouements et sur le mouvement de la navigation. Le tonnage du commerce extérieur passe de 5,554,130 tonneaux en 1890 à 5,775,200 tonneaux en 1891.

2° Le commerce extérieur de la Russie en 1892 — Saint-Petersbourg, 1893, — qui contient plusieurs tableaux relatifs au mouvement de la navigation maritime. Le mouvement maritime est en décroissance : 9,322,448 tonneaux en 1892 au lieu de 11,843,354 en 1891.

Nous croyons devoir signaler, en outre, dans le *Bulletin du Ministère des travaux publics français* (numéro de février 1893) un article assez étendu extrait de la statistique de l'Empire d'Allemagne, volume 62, nouvelle série, publié en 1892. Cet article contient des tableaux donnant pour l'Empire d'Allemagne : 1° l'effectif de la marine marchande de 1881 à 1892 ; 2° la répartition de l'effectif au 1<sup>er</sup> janvier 1892 ; 3° la classification de cet effectif d'après le tonnage de jauge ; 4° les mouvements de la navigation dans les ports de l'Empire en 1886, 1890, 1891 ; 5° les mouvements entre les ports allemands et étrangers ; 6° la répartition du mouvement en 1891, d'après le pavillon ; 7° le mouvement des principaux ports allemands en 1891.

Nous signalons également dans le même *Bulletin* (numéro de mars 1893) un tableau extrait du *Statistical abstract* et donnant le mouvement maritime du commerce extérieur des colonies et possessions anglaises pendant les années 1890 et 1891.

NAVIGATION INTÉRIEURE. — *France*. — Les documents généraux concernant la statistique de la navigation intérieure, publiés par les soins du Ministère des travaux publics, comprennent :

1° Les documents financiers, publiés tous les quatre ou cinq ans ; le dernier volume (in-4° raisin) est daté de 1892 ; 2° le Guide officiel de la navigation intérieure, donnant la description technique du réseau, mis à jour tous les deux ou trois ans ; la dernière édition (in-12) est datée de 1892 ; 3° le recensement de la batellerie, publié tous les cinq ans. Le dernier est daté de 1892 ; 4° enfin, le relevé général du tonnage des marchandises, document annuel comprenant 2 forts volumes in-4° raisin.

Le relevé général du tonnage concernant l'année 1892 vient de paraître. Nous nous bornerons à en extraire quelques chiffres.

Le poids total des marchandises embarquées en 1892 s'élève à 25,957,686 tonnes métriques, en augmentation de 776.632 tonnes, soit 3 p. 100, sur les embarquements de 1891. L'augmentation porte principalement sur les combustibles minéraux, les matériaux de construction et les engrais, ensemble 1,020,672 tonnes. Le mouvement des bois et produits agricoles a diminué de 184,375 tonnes. Ce sont les voies du bassin du Nord et notamment les canaux desservant les bassins houillers du Nord et du Pas-de-Calais qui ont bénéficié de la plus grande partie de l'augmentation de trafic.

En dehors des publications annuelles, le *Journal officiel* donne tous les mois un relevé des mouvements de la navigation intérieure pendant l'avant-dernier mois. Le dernier tableau paru est relatif au mois de mai 1893. Il accuse un ralentissement. Le tonnage des embarquements effectués n'est, pour les cinq premiers mois de l'année, que de 9,998.142 tonnes, en diminution de 4 p. 100 sur les chiffres de la période correspondante de l'année 1892.

*Étranger*. — Les documents annuels concernant la navigation intérieure des différents pays ne paraissent généralement que dans le second semestre de l'année.

Cette chronique est déjà bien longue et nous renvoyons au prochain trimestre pour parler des postes et télégraphes.

---

L.-L. BEAUBIN-GRESSIER.