

# JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

BEAURIN-GRESSIER

## Chronique des transports

*Journal de la société statistique de Paris*, tome 34 (1893), p. 426-431

[http://www.numdam.org/item?id=JSFS\\_1893\\_\\_34\\_\\_426\\_0](http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1893__34__426_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/>

### III.

#### CHRONIQUE DES TRANSPORTS.

*3<sup>e</sup> trimestre 1893.*

CHEMINS DE FER. — *France.* — Deux nouveaux volumes ont été mis en distribution par le service de la statistique des chemins de fer, depuis qu'est parue notre dernière chronique. Ils sont relatifs tous deux à l'année 1891. Le compte rendu des faits afférents à cette année avait été l'objet d'un premier volume (*Documents principaux*) paru à la fin de l'année 1892 ; il se trouve complété par les deux volumes au sujet de chacun desquels nous entrerons dans quelques développements.

Le premier a trait aux lignes d'intérêt général « documents divers ». D'après ce relevé, la longueur moyenne des lignes d'intérêt général exploitées au cours de l'année 1891 a été de 33,878 kilomètres, en augmentation de 598 kilomètres sur celle de l'année précédente. Si on se reporte à 10 années en arrière, c'est-à-dire à l'année 1881, l'augmentation est de 9,629 kilomètres, soit une augmentation moyenne annuelle de 962 kilomètres. La construction, assez active au début de la période, a subi, on le voit, un sérieux ralentissement. La recette totale de l'année 1891 est de 1,165,683,143 fr., en hausse de 30,491,128 fr. sur celle de 1890. Si on la compare à celle de l'année 1881 (1,079,169,044 fr.), on trouve qu'en 10 ans la recette n'a augmenté que de 86,414,099. Si on rapproche ce chiffre des 9,629 nouveaux kilomètres exploités durant cette période, on trouve que chaque nouveau kilomètre ne correspond qu'à une augmentation de 8,974 fr. dans la recette générale, chiffre bien faible si on tient compte de l'accroissement spontané de la circulation sur l'ancien réseau.

Il faut noter de suite que la dépense totale d'exploitation a elle-même monté en proportion de l'accroissement de la longueur du réseau. Nous la trouvons à 622,480,463 fr. en 1891. Elle était de 536,906,003 fr. en 1881. L'augmentation est de 85,574,460. Le produit net total d'exploitation en 1891 reste sensiblement le même qu'en 1881. L'adjonction de 9,629 kilomètres ne l'a pas modifié. La recette correspondante aux nouveaux kilomètres couvre leur dépense d'exploitation. Le même produit net doit rémunérer un capital augmenté des frais d'établissement du supplément de réseau. La circulation s'est développée dans une assez large mesure, passant de 6,323,209,722 voyageurs kilométriques en 1881 à 8,285,530,635 en 1891 et de 10,752,834,568 tonnes kilométriques à 12,294,423,812. Les tarifs moyens se sont également abaissés, pour les voyageurs, de 4 cent. 99 par kilomètre à 4 cent. 35 et, pour les marchandises, de 5 cent. 88 à 5 cent. 36.

Le second volume publié par le service de la statistique des chemins de fer est relatif aux chemins de fer d'intérêt local et à ceux d'Algérie et de Tunisie.

Au 31 décembre 1891, la longueur du réseau d'intérêt local exploité en France s'élevait à 3,275 kilomètres, en augmentation de 165 kilomètres sur la situation correspondante, au 31 décembre 1890. Rapproché de la longueur du même réseau en 1881, le chiffre ci-dessus n'accuse qu'un accroissement d'un millier de kilomètres; mais il convient d'ajouter qu'une longueur à peu près égale a été distraite du réseau d'intérêt local pour être incorporée dans le réseau d'intérêt général. La recette totale de l'année 1891 est de 15,082,457 fr. 56 c., en hausse de 1,204,514 fr. 95 c. sur celle de 1890. La recette par kilomètre exploité monte de 4,605 à 4,727 fr. On est loin cependant encore des recettes du début de la période décennale qui oscillaient aux environs de 8,000 fr. par kilomètre. La dépense d'exploitation reste à peu près stationnaire à 4,155 fr. par kilomètre. Les produits nets de l'exploitation sont tombés à 572 fr., après avoir été de 2,053 fr. en 1881. Les dernières lignes livrées à la circulation sont peu fructueuses. Le capital ne reçoit pour ainsi dire plus aucune rémunération du fait de l'exploitation. Un certain nombre de lignes sont même en déficit.

Passons maintenant au réseau d'Algérie et de Tunisie. La longueur moyenne des lignes exploitées pendant l'année 1891 a été de 3,057 kilomètres, en augmentation de 22 kilomètres seulement sur la longueur correspondante en 1890. Ces 22 kilomètres sont afférents à l'Algérie seule. La recette totale d'exploitation est de 26,737,175 fr. 52 c. Elle présente une légère augmentation de 889,779 fr. 78 c. sur la recette de 1890. Mais les dépenses ont marché plus vite que les recettes. Elles s'élèvent à 22,863,868 fr. 14 c., en augmentation de 1,722,801 fr. 66 c. sur celles de 1890. Aussi le produit net d'exploitation par kilomètre tombe-t-il de 1,550 fr. à 1,267 fr. après avoir été de 2,677 en 1881 et s'être même élevé à 3,454 en 1885. Le produit net total a été, en 1891, de 3,873,307 fr. Ces chiffres sont peu encourageants, surtout si on les rapproche des dépenses d'établissement, s'élevant, pour les seules lignes livrées à l'exploitation, à 634,938,85 fr. au 31 décembre 1891. Au point de vue financier, l'opération est manifestement onéreuse; c'est une charge de plus à inscrire au passif de la colonie à l'égard de la métropole.

Des documents annuels et s'appliquant à deux années en arrière, nous passons aux documents d'une périodicité plus fréquente et s'adressant à des faits plus récents. Nous relevons au *Journal officiel* du 19 octobre 1893 le tableau des recettes de l'exploitation des chemins de fer français d'intérêt général pendant le premier semestre des années 1893 et 1892. Nous nous y arrêterons un instant.

Les recettes du 1<sup>er</sup> semestre de l'année 1893 s'élèvent à 554,360,789 fr., en augmentation de 8,783,350 fr. sur celles du 1<sup>er</sup> semestre de l'année 1892. Cette augmentation coïncide avec un accroissement de 663 kilomètres dans la longueur moyenne exploitée. Cette augmentation, alors même que l'on tient compte de la part qui en revient à l'accroissement du réseau, est de nature à surprendre si on songe que l'application des nouveaux tarifs de douane, en amenant un renchérissement forcé de toutes choses, a nécessairement apporté de notables restrictions dans les transactions. Les mouvements du commerce extérieur accusent, en effet, pour le 1<sup>er</sup> semestre de 1893, une réduction de 550 millions de francs par rapport au 1<sup>er</sup> semestre 1892, au cours duquel a été inauguré le fatal régime. L'explication de cette énigme réside dans ce fait que l'augmentation des recettes en 1893 porte exclusivement sur le mouvement des voyageurs et des marchandises en grande vitesse. Le mouvement des marchandises en petite vitesse a fléchi.

L'accroissement du mouvement des transports en grande vitesse appelle, au surplus, un commentaire. Il est dû, chose qui n'étonnera personne de ceux qui sont familiarisés avec la marche des phénomènes économiques; il est dû, disons-nous, à la réduction des tarifs de grande vitesse opérée au mois d'avril 1892. Cette réduction portait à la fois, on se le rappelle, sur le taux de l'impôt dont sont frappés les transports en grande vitesse et sur les prix des mêmes transports. Cette double et considérable réduction ne pouvait manquer d'amener un développement notable des voyages et de multiplier les expéditions des denrées qui ne pouvaient supporter la durée des transports en petite vitesse. Cet élan a été singulièrement favorisé, cette année, par un temps magnifique. On s'explique facilement, dès lors, que les recettes aient, en un an, non seulement atteint, mais même dé-

passé leur ancien niveau, en ce qui concerne au moins la part des compagnies. Il restera encore à récupérer la part de recette abandonnée par l'État. Pour que la mesure prise en avril 1892 puisse être considérée comme complètement fructueuse, il ne suffit pas, notons-le aussi, que la recette brute des compagnies ait repris son ancien niveau. Les nouveaux transports gagnés comportent des frais spéciaux. Il faut que ces frais soient eux aussi récupérés. Quant au sacrifice consenti par le Trésor, il est définitif et ne peut comporter de compensation que du fait de l'accroissement de la fortune publique.

Nous avons à mentionner ensuite les résultats de l'exploitation pendant le 1<sup>er</sup> trimestre des années 1893 et 1892 des chemins de fer français d'intérêt local et des tramways. Ils ont fait l'objet de tableaux insérés au *Journal officiel* du 31 août 1893. Nous nous bornerons à constater, en ce qui concerne d'abord les chemins de fer d'intérêt local, que la recette totale du 1<sup>er</sup> trimestre 1893 s'élève à 3,202,414 fr. contre 3,248,279 fr. en 1892. La dépense totale est de 3,107,927 fr. contre 3,409,115 fr. Le produit net monte à 78,174 fr. au lieu d'un produit négatif de 166,449 fr. pour le 1<sup>er</sup> trimestre de 1892. Il n'est pas sans intérêt de rappeler que la dépense d'établissement figure dans les comptes pour 317,889,077 fr. En ce qui concerne les tramways, une analyse succincte est moins facile. Chaque ligne est envisagée isolément. Il y en a 63. Aucune récapitulation n'est donnée. Nous nous bornerons à constater que pour 29 de ces entreprises le produit net est négatif. En parcourant ces longues colonnes on se trouve plongé dans une atmosphère de mélancolie. Ce n'est pas encore dans cette branche d'industrie que l'on a trouvé ou que l'on est sur le point de trouver la formule d'un harmonieux équilibre, l'adaptation exacte de l'instrument aux besoins à satisfaire, l'application des règles d'une saine justice distributive.

L'*Officiel* du 3 août 1893 avait publié précédemment le tableau des recettes de l'exploitation des chemins de fer algériens pendant le 1<sup>er</sup> trimestre des années 1893 et 1892. La recette du 1<sup>er</sup> trimestre 1893 est en baisse de 145,392 fr. sur celle du même trimestre de 1892. Nous ne croyons pas devoir nous appesantir davantage sur ce document.

Nous avons épuisé la revue des documents officiels publiés au cours du 3<sup>e</sup> trimestre et concernant les chemins de fer français en disant quelques mots du dernier des bulletins hebdomadaires inséré au *Journal officiel* du vendredi 27 octobre 1893. Il s'applique à la 41<sup>e</sup> semaine ; semaine brillante au point de vue des recettes des chemins de fer. Toutes les lignes d'intérêt général de la métropole sont en hausse marquée ; sont-ce déjà les fêtes franco-russes qui réagissent sur les transports de voyageurs ? Le mouvement ascensionnel déjà signalé pour le 1<sup>er</sup> semestre se consolide pendant le 3<sup>e</sup> trimestre. La Compagnie du Nord elle-même ne paraît pas atteinte par le contre-coup des grèves qui sévissent si tristement et d'une manière si prolongée dans les charbonnages du Nord et du Pas-de-Calais.

*Étranger.* — Il est bien entendu que, pour l'étranger, nous nous bornons à une revue rapide des documents parus ou au moins de ceux dont nous avons eu connaissance au cours des derniers trois mois écoulés.

a) *Angleterre.* — *Rapport sur les chemins de fer de l'Angleterre, du pays de Galles, de l'Écosse et de l'Irlande pour l'année 1892.* Londres 1893. — Cette importante publication renferme des renseignements détaillés sur la constitution du capital de chaque compagnie, les frais d'établissement et les résultats financiers de l'exploitation. Elle contient, en outre, un tableau récapitulatif des principales données statistiques afférentes aux années 1854 à 1892 inclusivement. Il est à noter que ce document paraît généralement dans le 3<sup>e</sup> trimestre qui suit l'expiration de l'année dont il rend compte. C'est un résultat remarquable. Les recettes ont légèrement fléchi en 1892. Elles sont de 36,374,075 livres sterling, en baisse de 357,549 livres sterling sur l'année précédente. La circulation des voyageurs a cependant augmenté. Elle a porté sur 864,435,388 voyageurs à toute distance contre 845,463,668 en 1891.

b) *Inde.* — *Rapport administratif sur les chemins de fer de l'Inde pour l'exercice 1892-1893.* Simla 1893. Ce document contient des renseignements assez étendus sur le trafic des voies ferrées en 1892 et sur la construction des lignes nouvelles. Il révèle un léger fléchissement de la recette qui tombe de 127,364,319 roupies (1 roupie = 2 fr. 37 c.) en 1891 à 123,292,754 roupies en 1892. Le mouvement des voyageurs augmente un peu,

mais le mouvement des marchandises subit une chute notable. Il s'élève, en 1892, à 4,233,381,000 tonnes ramenées à 1 mille de parcours, en baisse de 205,611,000 unités sur 1891.

c) *Suède.* — *Rapport au Roi sur l'exploitation des chemins de fer de l'État, en 1892.* Stockholm 1893. Ce volume contient de nombreux renseignements traduits sous forme graphique sur les recettes, les dépenses, les produits nets kilométriques du réseau de l'État, pour l'ensemble de la période comprise entre 1856 et 1892. Comme pour les divers pays dont nous avons déjà parlé dans la présente chronique, les recettes de l'exploitation sont en décroissance, en 1892, comparativement à celles de 1891. Ramenée à la distance entière, la recette, exprimée en kronas (1 krone = 1 fr. 40 c.) et par kilomètre, est de 2,279 kronas en 1892, contre 2,439 kronas en 1891; le nombre de voyageurs tombe de 80,361 en 1891 à 75,520 en 1892; le nombre de tonnes de marchandises tombe de 109,255 à 106,964. Un vent de restriction dans les affaires souffle sur l'Europe. Notons au passage que la table du rapport que nous venons de mentionner est en français.

d) *États-Unis.* — 26<sup>e</sup> volume du *Manuel Poor*, publié en 1893. Il s'agit d'une très importante publication, malgré son caractère privé, qui contient, entre autres documents, des tableaux assez étendus concernant l'exploitation et le mouvement des chemins de fer aux États-Unis. D'après ce manuel, les recettes des chemins de fer américains se seraient élevées, en 1892, à 352,817,405 dollars, contre 350,807,370 dollars en 1891. La longueur exploitée serait passée de 164,261 milles en 1891 à 170,607 milles en 1892. Enfin, le nombre des voyageurs ramené à 1 mille aurait été de 13,697,344,000 en 1892, contre 13,316,925,000 l'année précédente. Pour les marchandises, nous trouvons les chiffres respectifs de 84,448,197,000 tonnes en 1892, contre 81,210,154,000 tonnes en 1891.

NAVIGATION MARITIME. — *France.* — Le tableau général du commerce de la France avec ses colonies et les puissances étrangères, pour l'année 1892, vient de paraître dans la seconde quinzaine du mois d'octobre. C'est merveille de constater la rapidité et la régularité avec laquelle apparaît ce gigantesque document. Nous ne nous en occupons ici qu'au point de vue des transports et nous ne pouvons lui emprunter qu'un petit nombre de chiffres de l'ordre le plus général. Arrêtons-nous d'abord au total du mouvement général du commerce extérieur. Cette indication, même sommaire, présente un intérêt réel puisqu'il s'agit ici de la première année d'application du nouveau tarif général des douanes. On ne peut dire que l'expérience soit encore complète, car elle n'a porté que sur 9 mois et que, de plus, d'immenses approvisionnements ont été faits pendant les trois premiers mois de l'année, avant l'ouverture de la période de renchérissement général. Quoi qu'il en soit, les importations se sont élevées, pour l'année 1892, à 5,136 millions de francs, en baisse de 802 millions sur l'année précédente, soit 13 p. 100. Les exportations se chiffrent par 4,551 millions, en baisse de 180 millions, soit de plus de 3 p. 100. C'est le commerce maritime qui subit principalement le déchet. Il perd 600 millions de francs à l'importation, sur un total de 4,298 millions en 1891, tombé, en 1892, à 3,698 millions, soit une perte d'environ 14 p. 100. A l'exportation, la perte du commerce maritime est encore de 105 millions sur un mouvement de 3,206 millions de francs en 1891.

On s'épuise à donner des primes au commerce maritime et, par une fatale contradiction, on entrave ses mouvements; on élève des barrières artificielles contre tout ce qui serait de nature à alimenter son trafic.

L'administration des douanes ne se contente pas de publier un relevé annuel. Nous avons sous les yeux le 9<sup>e</sup> fascicule mensuel de 1893 de ses *Documents statistiques*, afférent aux trois premiers trimestres de cette année. Nous en détachons les résultats comprenant le tonnage de jauge des navires du commerce extérieur, entrées et sorties réunies, des ports français. Ce tonnage s'élève à 16,541,661 tonneaux de jauge, contre 16,680,692 tonneaux en 1892. La différence n'est que de 139,031 tonneaux.

Mais la comparaison doit être établie surtout avec le chiffre de la période correspondante de 1891. Il s'élevait à 18,530,785 tonneaux. La différence ressort à 1,989,124 tonneaux, accusant ainsi une perte de 4 p. 100. De plus, nous ne parlons ici, hélas, que d'un tonnage de jauge, c'est-à-dire que de la capacité des navires. Or, une partie crois-

sante de cette capacité circule nécessairement à vide, puisque la valeur des importations et des exportations réunies pour les neuf premiers mois de 1893 a fléchi de nouveau de 962,208,000 fr. par rapport à la période correspondante de 1892. Combien de preuves nouvelles de la décadence de notre commerce seront-elles jugées nécessaires pour déclarer concluante l'expérimentation tentée sur la vitalité du pays ?

*Étranger.* — Pour l'Allemagne, nous devons mentionner d'abord la *Statistique de la navigation maritime pour l'année 1892*. Nouvelle série, volume 63, première partie, grand in-4°. Berlin 1893 Cette première partie fournit des renseignements étendus sur l'effectif de la flotte et sur les accidents de mer en 1892. Nous nous bornerons à en extraire, pour cette fois, les chiffres suivants, relatifs à l'effectif de la flotte :

	Nombre de navires.	Tonnage net.	Navires à vapeur.	Tonnage net des navires à vapeur.
1 <sup>er</sup> janvier 1892 . . . . .	3,639	1,468,985 <sup>t</sup>	941	764,711 <sup>t</sup>
1 <sup>er</sup> janvier 1893 . . . . .	3,728	1,511,579	986	786,397

Nous avons encore à signaler, pour l'Allemagne, la publication de l'*Annuaire statistique de l'Empire* qui, outre des renseignements sur la population, le commerce et l'industrie, contient des résumés des statistiques officielles sur les transports. En ce qui concerne la navigation maritime, ce recueil donne le mouvement commercial à l'entrée des ports en 1890 et 1891. Le tonnage de jauge des navires chargés s'est élevé, à l'entrée, à 13,290,531 tonneaux de jauge contre 12,015,880 tonneaux en 1890; à la sortie : 9,724,023 tonneaux en 1891, contre 9,092,935 tonneaux en 1890.

*Pour les États-Unis.* — Le *Statistical abstract* (Washington 1893) vient de paraître. Publié par le bureau de statistique sous la direction du ministère des finances, ce recueil contient de nombreux tableaux relatifs aux finances, au commerce, à l'agriculture, à l'industrie, aux transports. En ce qui concerne notamment la navigation maritime, nous devons signaler une série de tableaux comparatifs sur le mouvement des ports de 1867 à 1892 inclusivement. Les mouvements s'élèvent, à l'entrée, à 18,180,480 tonneaux en 1892, contre 15,394,211 en 1891; à la sortie, à 18,258,165 tonneaux en 1892, contre 11,151,868, en 1891.

NAVIGATION INTÉRIEURE. — *France.* — Nous nous bornerons à signaler le relevé afférent au mois d'août, publié au *Journal officiel* du 29 octobre dernier et qui nous donne la situation des huit premiers mois de l'année. La circulation est également en décroissance sur l'année dernière : 16,213,721 tonnes métriques contre 16,618,843 tonnes. La perte est de 2 p. 100. Ces résultats défavorables ne sont pas uniquement imputables à la situation générale. La sécheresse a été désastreuse pour plusieurs canaux où le chômage a dû être prolongé faute d'eau pour le remplissage des biefs, tandis que sur d'autres cours d'eau, on était obligé de limiter le tirant d'eau des bateaux.

Les grèves dans les charbonnages du Pas-de-Calais n'auront pas été sans exercer aussi une influence fâcheuse sur le trafic de la navigation intérieure.

POSTES ET TÉLÉGRAPHES. — *Statistique internationale.* — Nous avons sous les yeux un énorme tableau publié en 1893 par le bureau international de l'Union postale universelle qui a son siège à Berne; il est intitulé *Statistique générale du service postal pour l'année 1891*. Il donne des renseignements sur 56 États. Le nombre des colonnes ouvertes pour chaque État n'est pas inférieur à 245. Ces renseignements multiples portent sur l'organisation des postes (nombre de bureaux, nombre de boîtes, personnel, relais, chevaux, voitures, etc.); sur le service intérieur (nombre des lettres, cartes, imprimés, etc., soumis à la taxe, les mandats, les recouvrements, produits de la vente des timbres); sur le service international (réceptions, expéditions, transit); sur les correspondances au rebut (service intérieur et international); sur les résultats financiers (recettes, dépenses).

Il est impossible de donner un aperçu, même sommaire, des chiffres renfermés dans un semblable document. Citons le chiffre des lettres affranchies ayant circulé en 1891

aux États-Unis (service intérieur) 2,488,654,238 lettres, sans compter les cartes postales, imprimés, etc.

En France, nous n'arrivons qu'à 621,239,840 lettres affranchies. La Grande-Bretagne nous écrase avec 1,767,500,000 lettres.

Le même bureau international publie une statistique générale de la télégraphie pour l'année 1892. Elle s'applique à 48 pays. Elle traite des réseaux, des bureaux, des appareils, du personnel, des télégrammes, des recettes, des dépenses. Elle rapproche ces chiffres de ceux de la population et de la superficie. Comme pour le précédent tableau, citons quelques chiffres isolés. Le développement des fils atteint, pour la Grande-Bretagne, 323,368 kilomètres; pour la France, 287,113 kilomètres; pour l'Allemagne, 373,823 kilomètres; pour la Russie, 241,266 kilomètres. Le nombre des télégrammes soumis à la taxe a atteint, en Allemagne, 19,461,174; en France, 29,527,922; en Angleterre, 62,341,428; en Russie, 9,714.602.

A ceux qui désirent suivre les questions de postes et de télégraphes, nous devons signaler le journal mensuel *l'Union postale*, publié également par le même bureau international de Berne et au quel nous ferons certainement des emprunts dans les chroniques ultérieures.

En terminant, nous tenons à remercier notre collègue Vannacque, administrateur de la comptabilité des postes et télégraphes, de l'envoi qu'il nous a fait de l'exemplaire du compte présenté par lui des produits et dépenses de la direction générale en 1891. C'est un précieux document dont nous recommandons la lecture à ceux qui s'intéressent à la marche de cet important service.

BEAURIN-GRESSIER.

---