

JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

BEAURIN-GRESSIER

Chronique des transports

Journal de la société statistique de Paris, tome 35 (1894), p. 205-208

http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1894__35__205_0

© Société de statistique de Paris, 1894, 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/legal.php>). 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.

CHRONIQUE DES TRANSPORTS.

1^{er} Trimestre 1894

CHEMINS DE FER. — *France*. — Les documents statistiques publiés par le Ministère des travaux publics ont été rares pendant les trois derniers mois qui viennent de s'écouler. Nous n'avons à signaler aucun document d'ensemble. Tout au plus un petit tableau paru au *Journal officiel* du 3 février 1894 donnant la situation des chemins de fer français au 31 décembre 1893.

De ce document il résulte que les ouvertures se sont élevées :

	Kilomètres.
Sur les lignes d'intérêt général à	626
— local	303
Sur les tramways	136
Chemins de fer algériens	"

Ce qui porte la longueur exploitée :

	Kilomètres.
Pour les lignes d'intérêt général à	36,002
— local	3,573
Pour les tramways	1,664
Pour les chemins de fer algériens	2,933

Pendant cette même année, les concessions n'ont porté :

	Kilomètres.
Pour les lignes d'intérêt général que sur	226
— local que sur	131
Pour les tramways, elles ont porté sur.	647
Elles ont été nulles pour les chemins algériens.	s

Le *Journal officiel* du 3 février 1894 donnait la récapitulation comparative des recettes des chemins de fer algériens et tunisiens pendant les trois premiers trimestres des années 1893 et 1892.

	Francs.
Elles se sont élevées, en 1893, à	17,371,775
Elles s'étaient élevées, en 1892, à	19,360,852
La décroissance est de	1,989,077

Notre grande colonie ne prospère pas.

Enfin, le *Journal officiel* du 7 mars 1894 a publié les résultats comparatifs de l'exploitation des chemins de fer d'intérêt local et des tramways pendant les trois premiers trimestres des années 1893 et 1892. Nous nous bornerons à en extraire les recettes.

	Francs.
Pour 1893, elles se sont élevées à	11,787,660
Pour 1892, elles avaient été de	11,999,384
Ici, encore, nous constatons une déchéance de	211,724

plus forte, en réalité, qu'elle n'apparaît, car le réseau présente, en 1893, une longueur supérieure de 26 kilomètres à celle de 1892.

En ce qui concerne les tramways, les recettes se sont élevées :

	Francs.
Pour 1893, à	36,158,158
Pour 1892, à	33,477,603
L'augmentation est de	2,680,555

Les longueurs comparatives des réseaux de tramways sont de 1,680 kilomètres en 1893 et de 1,547 en 1892.

ÉTRANGER. — a) *Allemagne et Autriche-Hongrie.* — De la dernière statistique de l'union des chemins de fer allemands, nous extrairons quelques chiffres concernant l'ensemble de l'année 1892

Pour l'Autriche-Hongrie, le nombre des voyageurs kilométriques s'élève à 4,455,607,387, gagnant 298,594,672 voyageurs kilométriques. Au contraire, le nombre de tonnes kilométriques décroît. Il est de 9,814,527,852, perdant 269,978,714 tonnes kilométriques.

La recette moyenne, par kilomètre, tombe de 9,624 marks à 9,042 marks.

Pour l'Allemagne, les résultats sont plus favorables. Le nombre des voyageurs kilométriques s'élève à 11,730,835,548, gagnant 105,323,534 voyageurs kilométriques. Le nombre de tonnes kilométriques est de 23,179,047,689, gagnant 67,786,873 tonnes kilométriques. La recette nette moyenne, par kilomètre, ressort à 12,052 marks, supérieure de 330 marks à celle de l'année précédente.

b) *Prusse.* — Le compte rendu des résultats de l'exploitation des chemins de fer de

l'État prussien (Berlin, 1894) donne des renseignements plus récents. Ils portent sur l'exercice 1892-1893. En voici les chiffres principaux :

	1892-1893.	1891-1892.	Différence.
Longueur moyenne exploitée (en kilomètres).	25,415	25,066	+ 379
Voyageurs kilométriques	7,894,746,300	7,876,475,771	+ 18,270,529
Tonnes kilométriques.	16,896,246,654	16,805,560,773	+ 90,685,881
Recette nette kilométrique (en marks).	13,358	12,680	+ 678

c) *Wurtemberg*. — Le compte rendu de l'administration des voies de communication du Wurtemberg, pour l'exercice 1892-1893 (Stuttgard, 1894), donne des renseignements semblables :

	1892-1893.	1891-1892.	Différence.
Longueur moyenne exploitée (en kilomètres). .	1,667	1,636	+ 31
Voyageurs kilométriques	403,323,348	363,192,046	+ 40,131,302
Tonnes kilométriques	467,567,348	422,608,326	+ 44,959,022
Recette nette kilométrique (en marks). . .	7,887	7,203	+ 684

d) *Norvège*. — De la statistique officielle de la Norvège : Chemins de fer publics de la Norvège (Christiania, 1894), nous extrayons les mêmes renseignements :

	1892-1893.	1891-1892.	Différence.
Longueur moyenne exploitée (en kilomètres). .	1,578	1,578	"
Voyageurs kilométriques	134,076,056	125,879,219	+ 8,196,837
Tonnes kilométriques.	293,205,389	279,704,057	+ 13,501,332
Recette nette kilométrique (en kronas). . .	1,353	1,417	— 64

Le mouvement augmente, mais la recette nette kilométrique diminue.

e) *Suisse*. — Nous terminons la revue des pays étrangers par un extrait de la statistique des chemins de fer suisses publié par le Département fédéral des postes et des chemins de fer (Berne, 1894).

	1892-1891.	1890-1891.	Différence.
Longueur moyenne exploitée (en kilomètres). .	3,346	3,278	+ 68
Voyageurs kilométriques	758,669,743	726,764,370	+ 31,905,373
Tonnes kilométriques.	562,656,632	571,287,454	— 8,630,822
Recette nette totale (en francs).	34,672,626	34,369,702	+ 302,924

• Le mouvement des marchandises subit un important recul.

NAVIGATION MARITIME. — *France*. — Aucune publication d'ensemble n'est parue dans ce trimestre. Les renseignements afférents au 1^{er} trimestre ne nous paraissent pas encore assez significatifs pour mériter une mention.

Étranger. — D'importants documents ont été publiés depuis trois mois en ce qui concerne la marine marchande à l'étranger. La place nous fait défaut dans cette chronique pour les analyser et nous nous voyons obligé de renvoyer le lecteur, en ce qui les concerne, à notre prochain compte rendu. Nous nous bornerons aujourd'hui à dire quelques mots d'un important document concernant les États-Unis.

États-Unis. — Le Département des finances de l'Union américaine vient de publier la statistique du commerce des États-Unis avec l'Europe depuis 1790.

M. Levasseur en a déjà donné ici même quelques extraits. Nous croyons ne pouvoir nous dispenser, à notre tour, de dire quelques mots d'un important graphique, extrait de ce grand travail par le journal *The railway Review* du 10 mars 1894.

Il s'agit du mouvement de la marine marchande de l'Union pendant la période 1789-1893.

La jauge totale des navires affectés au commerce extérieur, au cabotage et à la navigation des lacs ne s'élevait encore, en 1789, qu'à 240,000 tonneaux. Nous la voyons s'élever, en 1832, à 1,200,000 tonneaux. En 1860, elle atteint 5,700,000 tonneaux. Puis elle subit une décroissance rapide et telle, qu'en 1887, nous ne la trouvons plus qu'à 4,100,000 tonneaux. Puis, la situation paraît s'améliorer, et en 1893, nous voyons la jauge à 4,800,000 tonneaux, encore bien inférieure à ce qu'elle était 32 ans auparavant. Il est vrai de noter que la jauge des navires à vapeur compte dans le dernier total pour 2,180,000 tonneaux.

Décomposons maintenant l'effectif des navires d'après l'emploi qu'ils ont reçu.

Sur les 240,000 tonneaux existant en 1789, le commerce extérieur en occupait 120,000, c'est-à-dire la moitié; le surplus se répartissait sur le cabotage et la navigation intérieure. En 1861, nous trouvons que la jauge des navires affectés au commerce extérieur s'est élevée à 2,500,000 tonneaux. Nous sommes encore dans la période du libre-échange. Mais, tout d'un coup, la politique économique change et on voit décroître avec rapidité la jauge de cette même catégorie de navires. En 1882, elle a déjà perdu un million de tonneaux.

La décadence continue sans interruption jusqu'en 1893, où le graphique ne nous révèle plus qu'une jauge de 890,000 tonneaux. La marine marchande est bien malade. Quel triste et frappant exemple du régime de la restriction et des monopoles!

Nous renvoyons à la prochaine chronique ce que nous avons à dire de la navigation intérieure ainsi que des postes et des télégraphes.

BEAURIN-GRESSIER.
