

JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

BEAURIN-GRESSIER

Chronique des transports

Journal de la société statistique de Paris, tome 35 (1894), p. 432-435

http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1894__35__432_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/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/>

IV.

CHRONIQUE DES TRANSPORTS.

3^e Trimestre 1894.

CHEMINS DE FER. — France. — Nous n'avons cette fois à mentionner, pour les chemins de fer français, aucun document d'ensemble.

Au *Journal officiel* du 20 octobre dernier nous trouvons le tableau des recettes de l'exploitation des chemins de fer français d'intérêt général pendant le premier semestre des années 1894 et 1893. Voici comment il se récapitule :

	Longueur moyenne exploitée.	Recette totale	Recette par kilomètre.	Recette par jour-kilomètre.
	Kilomètres.	Francs.	—	—
1894. . . .	36 003	563 847 037	15 661	86
1893. . . .	35 358	555 077 777	15 699	87
Différence.	+ 645	+ 8 769 260	— 38	— 1

L'année débute mal. La recette totale de 1894 ne dépasse celle de 1893 que de 8 769 260 fr. Cet accroissement sera évidemment dépassé par celui de la dépense. La recette par kilomètre fléchit. Nous ne pouvons encore faire entrer en ligne de compte l'accroissement de la garantie d'intérêts. Nous ne connaissons pas non plus la répartition des recettes entre le mouvement des voyageurs et celui des marchandises. Mais il est évident que ce dernier est en baisse notable.

Au *Journal officiel* du 25 octobre, nous trouvons le tableau des recettes de l'exploitation des chemins de fer algériens pendant le premier semestre des années 1894 et 1893. Nous en donnons également la récapitulation.

	Longueur moyenne exploitée.	Recette totale.	Recette par kilomètre.	Recette par jour-kilomètre
	Kilomètres.	Francs.	—	—
1894. . . .	2 927	9 346 618	3 193	18
1893. . . .	2 927	10 489 159	3 584	20
Différence.	»	— 1 142 541	— 391	— 2

La décroissance des recettes que nous constatons déjà depuis plusieurs années, s'accroît. Quand s'arrêtera-t-elle ? L'opération des chemins de fer en Algérie est plus que mauvaise. Elle est le reflet d'un régime général manifestement défectueux. Ce n'est pas encourageant de coloniser.

Enfin au *Journal officiel* du 18 septembre 1894 a paru le tableau des résultats de l'exploitation des chemins de fer d'intérêt local et des tramways pendant le premier trimestre des années 1894 et 1893. Notons d'abord les résultats relatifs aux chemins d'intérêt local.

	Longueur moyenne exploitée.	Recette totale.	Dépense totale	Produit net.	Recette par kilomètre.	Dépense par kilomètre.	Produit par kilomètre.
	Kilom.	—	—	Francs	—	—	—
1894. . .	3 587	3 499 439	3 224 512	218 635	1 005	950	64
1893. . .	3 282	3 294 134	3 226 909	50 445	1 006	993	15
Différence.	+ 305	+ 205 305	— 2 397	+ 168 190	— 1	— 43	+ 49

La productivité de l'ensemble des chemins d'intérêt local augmente légèrement, mais il s'agit là d'un résultat afférent à une multitude d'entreprises distinctes — par suite sans grande signification.

En ce qui concerne les tramways, nous nous bornerons à noter que leur longueur moyenne exploitée passe de 1582 kilom. en 1893 à 1742 kilom. en 1894. Les dépenses d'établissement montent à 210 249 658 fr., en accroissement de 17 643 705 fr. Le montant des recettes s'élève à 11 180 905 fr. contre 10 228 253 fr. en 1893.

ÉTRANGER. — *a) Russie.* — Du 37^e volume du recueil statistique du ministère des voies de communication nous extrayons les chiffres comparatifs suivants afférents aux années 1892 et 1891. Ils ne s'appliquent qu'aux chemins de fer de la Russie d'Europe, non compris la Finlande.

	1892.	1891.		Différence.
Longueur moyenne exploitée (en verstes) .	27 444	27 305	+	139
Voyageurs verstiques.	4 948 949 000	4 629 586 000	+	319 363 000
Poud-verste.	953 105 669 000	915 031 263 000	+	38 074 406 000
Recette verstique (roubles).	3 924	4 338	—	414

b) Grande-Bretagne. — Nous empruntons les chiffres ci-après à la statistique du *Board of trade*. Ils s'appliquent aux années 1893 et 1892.

	1893.	1892.		Différence.
Longueur exploitée (milles).	20 646	20 325	+	321
Nombre de voyageurs.	873 177 052	864 435 388	+	8 741 664
Nombre de tonnes	293 290 801	309 543 371	—	16 252 570
Recette nette totale (£).	34 936 773	36 371 075	—	1 437 302

c) États-Unis. — Nous trouvons dans le même document les renseignements ci-après relatifs au mouvement des chemins de fer aux États-Unis en 1893 et 1892.

	1893.	1892.		Différence.
Longueur moyenne exploitée (milles). .	173 370	170 607	+	2 763
Voyageurs à 1 mille	15 246 712 000	13 584 315 000	+	1 662 367 000
Tonnes à 1 mille	90 552 087 000	81 413 197 000	+	6 138 890 000
Recette nette totale (\$).	358 648 918	352 817 405	+	5 831 513

NAVIGATION MARITIME. — *France.* — Depuis notre dernière chronique, deux importants et considérables documents ont été publiés par l'administration des douanes en ce qui concerne le commerce maritime de la France :

Le tableau général du commerce de la France pendant l'année 1893.

Le tableau général des mouvements du cabotage pendant l'année 1893.

Tous deux méritent qu'on s'y arrête. Nous regrettons de le faire trop brièvement.

L'ensemble du commerce de la France exprimé en valeurs s'est élevé, pour l'année 1893, à 9 277 000 000 fr.

Rapproché des chiffres de 1891, année qui a précédé l'application du nouveau tarif général, ce mouvement accuse une diminution de 1 391 000 000 fr., soit de 13 p. 100.

La part du commerce maritime dans ces chiffres globaux est, en 1893, de 6 421 000 000 fr. contre 7 504 000 000 fr. en 1891. La perte qu'il subit est de 1 083 000 000 fr., soit de 14.4 p. 100.

Cette diminution en valeurs se répercute sur le poids des cargaisons qui tombe de 20 894 000 tonnes de 1 000 kilogr. à 18 723 000 tonnes, soit en moins 2 171 000 tonnes ou 10.4 p. 100.

Voici, en gros, les premiers résultats au point de vue du commerce maritime, de la réforme économique de 1892. Les documents que nous analysons nous permettent de pousser plus loin l'investigation et de suivre l'influence de cette réforme sur la situation de la marine marchande et sur ses mouvements. Cette influence, au surplus, se confond

avec celle de la loi du 30 janvier 1893 relative aux primes accordées à la construction et à la circulation des navires.

	Tonneaux.
En 1894, la jauge des bateaux affectés au commerce extérieur (entrées et sorties) a été de.	31 602 876
En 1893, elle n'atteint plus que	28 022 326
Soit une diminution de	3 580 550

Chose surprenante et que nous avons eu déjà l'occasion de signaler dans une précédente chronique, cette diminution porte particulièrement sur le pavillon français, malgré les primes considérables dont il est l'objet.

Le pavillon français tombe de 9704191 tonneaux en 1891 à 8382311 en 1893, perdant 1321880 tonneaux ou 13.6 p. 100. Le pavillon étranger tombe de 21898695 tonneaux en 1891 à 19640015, perdant 2258680 tonneaux, soit seulement 10.3 p. 100.

La perte éprouvée par la marine française paraît encore plus écrasante si l'on remarque que le tonnage de ses mouvements dans les ports français comprend celui des lignes maritimes subventionnées dont les navires sont astreints à des services réguliers qui s'effectuent indépendamment même de l'importance des chargements.

Si pour les deux années 1891 et 1893 on défalque du tonnage afférent au pavillon français, celui des navires dépendant des lignes subventionnées, on trouve que la diminution de 1891 à 1893 s'élève à 16.5 p. 100.

Les signes de décadence sont terrifiants.

De l'année 1893, nous passons à 1894. Les *Documents mensuels publiés par l'administration des douanes* nous permettent d'embrasser les trois premiers trimestres de l'année courante. La situation ne s'éclaircit pas.

Si on ne considère que le total général des mouvements de la navigation maritime, en comparant le tonnage de jauge des navires chargés à l'entrée et à la sortie de nos ports (commerce extérieur) pendant les 9 premiers mois de 1894, à celui de la période correspondante de 1893, on constate un état stationnaire, avec léger accroissement : 16843000 tonneaux en 1894, contre 16544000 tonneaux en 1893. Mais si on distingue les pavillons, on constate que la décadence du pavillon français s'accroît. Il ne couvre plus que 5642811 tonneaux contre 6007365 en 1893. Il perd 6 p. 100. Rapproché du tonnage sous pavillon français en 1891 : 6791000 tonneaux, il perd 17 p. 100. Il ne représente plus enfin que 33 p. 100 du tonnage total, tandis qu'en 1891, il représentait encore 36 p. 100.

La perte du pavillon français porte principalement sur la navigation avec les pays d'Europe qui de 2943841 tonneaux en 1893 tombe en 1894 à 2181152. Différence : 762689 tonneaux, ou 26 p. 100. Le pavillon français, en une seule année, a perdu plus du quart de son tonnage de jauge dans ses relations avec les pays d'Europe et de la Méditerranée. On voit avec quelle rapidité vertigineuse monte la muraille de Chine que le tarif des douanes a élevée autour de nous.

Si pour les relations avec les pays hors d'Europe, la décadence est moins accentuée, c'est qu'elles sont assurées par des compagnies subventionnées, jouissant d'un monopole de fait et soumises à des services réguliers dont les départs s'effectuent, que le trafic soit ou non suffisant pour justifier les frais qu'ils occasionnent.

ÉTRANGER. — a) Russie. — Le compte rendu annuel de l'administration des douanes fournit les données suivantes sur le mouvement maritime du commerce extérieur en 1893 dans les ports de la Russie d'Europe et les ports caucasiens de la mer Noire, et les compare aux chiffres correspondants des cinq années précédentes.

Années.	Entrées.		Sorties.	
	Nombre des navires.	Tonneaux de jauge.	Nombre des navires.	Tonneaux de jauge.
1893. . .	10112	7 641 690	10681	7 593 838
1892. . .	8515	5 746 198	8394	5 699 052
1891. . .	10806	6 974 730	10640	6 941 420
1890. . .	11045	7 249 610	10913	7 197 090
1889. . .	11942	7 429 418	11901	7 476 804
1888. . .	13403	7 970 996	13255	7 914 936

D'après ces chiffres, le mouvement de la navigation diminue graduellement de 1888 à 1892. Il se relève notablement en 1893. La part du pavillon russe oscille entre 7 et 8 p. 100 de l'ensemble.

b) *Norvège*. — D'après le dernier volume publié par le bureau central de statistique du royaume de Norvège (Christiania, 1894), l'effectif de la marine marchande se décomposait de la manière suivante au 31 décembre des années 1892, 1891, 1882.

Années.	Navires à voile.		Navires à vapeur.		Total.	
	Nombre.	Tonneaux.	Nombre.	Tonneaux.	Nombre.	Tonneaux.
1892. . . .	6739	1493 503	767	251 490	7506	1744 993
1891. . . .	6798	1 500 069	735	238 511	7533	1 738 580
1882. . . .	7506	1 447 485	407	82 519	7913	1 530 004

Le tonnage des navires à voile décroît légèrement, tandis que celui des navires à vapeur reçoit une notable augmentation. En 10 ans, il a gagné 168 971 tonneaux. Si l'on admet que la puissance de transport d'un tonneau-vapeur est triple d'un tonneau-voile, le gain de la Norvège serait de 506 913 tonneaux.

NAVIGATION FLUVIALE. — *France*. — Nous avons sous les yeux le tableau du mouvement mensuel de la navigation intérieure, fin août 1894. Il accuse une reprise assez importante par rapport à l'année précédente. En voici le résumé :

	Embarquements pendant le mois d'août		Embarquements depuis le début de l'année		Différence par rapport à 1893.	
	1894.	1893.	1894.	1893.	Augmentation.	Diminution.
	Tonnes.				P. 100.	
Canaux. . .	1 181 092	1 183 348	10 190 627	9 639 798	6	»
Rivières. . .	954 990	919 527	7 207 084	6 573 923	10	»
Total. . .	2 136 082	2 102 875	17 397 711	16 213 721	7	»

Alors que le trafic décroît pour les chemins de fer et la navigation maritime, il progresse pour la navigation intérieure. Cela tient à ce que, l'année dernière, la circulation avait été entravée par les crues de l'hiver et la sécheresse de l'été. Cela tient aussi à une notable réduction sur les prix du fret, résultant des importantes améliorations apportées au réseau pendant les derniers exercices.

ÉTRANGER. — a) *Russie*. — Nous donnons, d'après le 34^e volume du recueil statistique du ministère des voies de communication, publié à la fin de 1893, le nombre des bateaux qui ont circulé sur le réseau fluvial russe pendant les années 1884 et 1890.

	Nombre.	Capacité en pounds.	Valeur en roubles.	Équipage.
1890. { Bateaux à vapeur. . .	1 824	9 222 000	75 576 000	25 814
Autres	20 125	401 249 000	38 329 000	90 356
Ensemble. . . .	21 949	410 471 000	113 905 000	116 170
1884. { Bateaux à vapeur. . .	1 246	6 100 000	48 896 000	18 766
Autres	20 095	362 166 000	32 105 000	94 009
Ensemble. . . .	21 341	368 266 000	81 001 000	112 775

La navigation fluviale russe est en voie de progrès manifeste. Le capital engagé dans la flottille s'est accru en six ans de 32 904 000 roubles ou de 40 p. 100. La capacité de chargement s'est augmentée de son côté de 42 205 000 pounds ou de 11 p. 100.

En Russie, comme dans les pays de l'Europe centrale, les transports par eau tendent à prendre une grande extension. L'accroissement de la circulation est d'ailleurs en raison directe de celui de l'effectif. Le poids des marchandises embarquées en 1892 a été de 9 413 733 tonnes contre 8 843 103 tonnes, chiffre de l'année moyenne de la décade précédente.