

JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

HERTEL

Chronique des transports

Journal de la société statistique de Paris, tome 36 (1895), p. 256-260

http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1895__36__256_0

© Société de statistique de Paris, 1895, 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

2^e Trimestre 1895.

Chemins de fer. — FRANCE. — En attendant la distribution prochaine de la *Statistique des chemins de fer français* (documents divers), qui est sous presse, on mentionnera aujourd'hui les renseignements partiels, publiés récemment par le Ministère des travaux publics, dans le *Journal officiel*.

Le numéro de ce journal du 6 avril 1895 contient un tableau des recettes de l'exploitation des chemins de fer d'intérêt général pendant les années 1894 et 1893. D'après ce tableau, la longueur moyenne exploitée a augmenté, en 1894, de 847 kilomètres, pour atteindre 36171 kilomètres. La recette totale a monté de 1187013431 fr. en 1893 à 1210375133 fr., ce qui donne un excédent de 23361702 fr. et fait ressortir la recette kilométrique à 33463 fr., en accroissement de 76 fr. sur le chiffre correspondant de l'année 1893. L'amélioration, comme on voit, est assez faible. Pour apprécier la productivité du réseau, en 1894, il faut attendre la publication des données afférentes à la dépense d'exploitation.

Au point de vue budgétaire, on constate un accroissement de 1574962 fr., provenant des impôts sur les transports, qui ont produit, en 1894, 49983253 fr., contre 48407291 en 1893.

Le *Journal officiel* du 19 avril 1895 donne des renseignements analogues sur les chemins de fer algériens et tunisiens. La longueur de ces deux réseaux n'a pas augmenté en 1894 et s'élève à 3152 kilomètres, dont 2927 en Algérie et 225 en Tunisie. Les recettes kilométriques accusent une amélioration assez sensible. Elles s'élèvent : pour l'Algérie, à 8022 fr., en accroissement de 626 fr. sur l'exercice 1893, et pour la Tunisie, à 6879 fr. contre 6162 pendant l'exercice précédent. Ces résultats paraissent relativement satisfaisants, lorsqu'on les compare avec ceux de l'année 1893, qui accusaient, par rapport à l'année précédente, une diminution des recettes kilométriques de 1201 fr. pour l'Algérie et de 1215 pour la Tunisie.

On terminera ces renseignements sommaires sur nos chemins de fer par les données récapitulatives suivantes, extraites du *Journal officiel* du 13 juin 1895 et relatives aux chemins de fer d'intérêt local et aux tramways en 1894 et 1893.

TABLEAU.

Années.	Longueur moyenne exploitée.	Produit net total.	Produit net par kilomètre.
—	—	—	—

Chemins de fer d'intérêt local.

	Kilomètres.	Francs.	
1894.	3 661	3 161 951	871
1893.	3 429	2 421 409	712
Différence. . .	+ 232	+ 740 542	+ 159

Tramways.

1894.	1 845	5 319 421	2 899
1893.	1 633	5 217 635	3 196
Différence. . .	+ 212	+ 101 786	— 297

L'accroissement du produit net kilométrique des chemins de fer d'intérêt local s'accuse surtout pour le réseau garanti par l'État. Ce produit monte, en effet, à 181 fr. en 1894, tandis qu'en 1893, il se chiffrait par un déficit kilométrique de 65 fr. Néanmoins la productivité du réseau non garanti est bien plus grande, car le produit net kilométrique de ce réseau ressort à 2 014 fr. en 1893 et s'élève à 2 122 fr. en 1894.

Les impôts sur les transports de la grande vitesse se sont élevés à 259 870 fr. en accroissement de 19 571 sur l'année 1893.

ÉTRANGER. — *a) Empire d'Allemagne.* — Nous avons donné, dans notre dernière chronique, quelques renseignements sur le réseau allemand, en 1893, d'après la statistique de l'Union des administrations des chemins de fer allemands; aujourd'hui, nous avons sous les yeux un document officiel plus récent; c'est le XIV^e volume de la statistique officielle des chemins de fer de l'Empire, publiée par l'Office impérial sur l'exercice 1893-1894.

La statistique de l'Union, quoique fort complète, ne s'occupe que de ceux des chemins de fer dont les administrations font partie de cette association, tandis que la statistique officielle embrasse le réseau allemand tout entier. La première partie de ce volumineux document traite des chemins de fer à voie normale, la seconde est consacrée au réseau à voie étroite, et la dernière aux chemins de fer industriels et privés. A défaut de place, on n'en extraira que les principaux faits concernant le réseau à voie normale, qui comprend les voies ferrées d'intérêt général et les chemins de fer secondaires. Ces derniers présentent, au point de vue technique et économique, beaucoup d'analogie avec nos chemins de fer d'intérêt local.

La longueur totale du réseau en question s'élevait, à la fin de l'exercice 1893-1894, à 43 557 kilomètres, contre 42 963 en 1892-1893. Dans ces chiffres, le réseau exploité par les États allemands figurait pour 39 737 kilomètres pendant le dernier, et pour 38 944 pendant le précédent exercice. Les lignes exploitées par des compagnies sont, en majeure partie, d'intérêt secondaire.

Le nombre des voyageurs kilométriques dépasse 12 milliards et demi et accuse un accroissement de 6,53 p. 100 sur l'exercice 1892-1893.

Le tonnage kilométrique des marchandises s'élève à 24 485 millions, contre 23 215 millions de tonnes-kilomètres pendant l'exercice précédent.

Le produit net kilométrique, qui était de 11 851 marks en 1892-1893, a monté notablement pendant le dernier exercice pour atteindre 12 977 marks.

La rémunération du capital de premier établissement s'est également accrue. Elle était de 4,56 p. 100 pour l'exercice 1892-1893 et de 5,03 p. 100 pour le dernier exercice.

b) Saxe. — D'après le dernier compte rendu officiel, le réseau saxon exploité par l'État avait, au 31 décembre 1893, une étendue de 2 690 kilomètres. Un tiers environ de cette longueur était exploité comme lignes secondaires, parmi lesquelles les voies à l'écarte-

ment réduit figuraient pour 327 kilomètres. Le capital de premier établissement des lignes à voie étroite ne s'élevait qu'à 78028 marks par kilomètre, tandis que le coût des lignes à voie normale atteignait 293157 marks par kilomètre. Malgré les nombreuses lignes à faible trafic, les résultats de l'exploitation du réseau accusent une situation prospère.

Le mouvement sur le réseau, en 1893, se traduit par 890 millions de voyageurs kilométriques contre 848 millions, en 1892; et par 1303 millions de tonnes kilométriques contre 1220 millions pendant l'année précédente.

Le produit net kilométrique du réseau s'accroît, en 1893, de 8,6 p. 100 par rapport à l'année précédente et atteint 11970 marks. La rémunération du capital de premier établissement était de 4,27 p. 100 en 1892 et de 4,52 p. 100 en 1893.

c) *Autriche*. — La Direction générale des chemins de fer de l'État autrichien vient de publier le rapport annuel sur sa gestion en 1894. Voici les principales données empruntées à ce document.

La longueur du réseau s'élève à 8433 kilomètres, en accroissement de 225 kilomètres sur l'année 1893. Comme le réseau entier de l'Autriche atteint 16000 kilomètres en chiffre rond, il s'ensuit que l'État exploite plus de la moitié des voies ferrées cisleithaniennes.

Le transport des voyageurs accuse 1635 millions de voyageurs kilométriques, soit une augmentation de 177 millions par rapport à l'année précédente. Le nombre des tonnes kilométriques des marchandises atteint 2,8 milliards, en accroissement de 390 millions sur l'année 1893.

Le produit net de l'exploitation dépasse, en 1894, le chiffre de l'exercice précédent, de 4677435 florins et atteint 29796478 florins.

d) *Pays scandinaves*. — De la statistique officielle suédoise, parue récemment, on extrait les données récapitulatives suivantes, relatives aux années 1893 et 1892 :

Années.	Longueur moyenne exploitée.	Voyageurs.	Tonnes.	Recettes.	Dépenses.	
—	—	—	—	—	—	
	Kilomètres.			Francs.		
Suède.	1893. . .	8 477	14 820 518	11 558 434	70 944 483	44 398 411
	1892. . .	8 323	13 975 579	10 953 460	69 088 084	43 641 407
	Différence. . .	+ 154	+ 844 939	+ 604 974	+ 1 856 399	+ 757 004
Norvège.	1893. . .	1 611	6 020 624	1 467 678	12 865 519	10 096 037
	1892. . .	1 578	5 686 410	1 389 435	12 772 230	9 804 847
	Différence. . .	+ 33	+ 334 214	+ 78 243	+ 93 289	+ 291 190
Danemark. (État.)	1893. . .	1 689	11 384 208	1 854 873	24 786 814	19 763 649
	1892. . .	1 579	10 388 190	1 627 652	23 060 253	19 598 606
	Différence. . .	+ 110	+ 996 018	+ 227 221	+ 1 726 561	+ 165 043

e) *Belgique*. — Avant de terminer la revue sommaire des statistiques des chemins de fer de l'Europe, on signalera le dernier rapport du conseil d'administration de la Société nationale des chemins de fer vicinaux belges sur sa gestion en 1894. Ce réseau, qui compte à peine une dizaine d'années d'existence, se compose exclusivement des lignes économiques, et présente, à cet égard, un certain intérêt, surtout en ce moment, où les législateurs de divers pays cherchent à stimuler et à faciliter, par des mesures appropriées aux besoins locaux, la création et le développement des voies ferrées à faible trafic.

La longueur de ce réseau s'élève, en 1894, à 1249 kilomètres, dont 46 kilomètres seulement sont à voie normale. Le reste est à l'écartement réduit de 1 mètre et de 1^m,067.

La dépense moyenne d'établissement du réseau s'élève, en chiffre rond, à 44000 fr. par kilomètre, y compris le matériel roulant.

Les résultats de l'exploitation de ces lignes prouvent qu'elles répondent à un besoin réel. Le rapport de la dépense à la recette du réseau est de 70,57. La recette moyenne kilométrique est de 4381 fr. et la dépense de 3091 fr.

Le taux moyen des dividendes augmente d'année en année. Il n'était que de 2,65 p. 100 en 1890 et il atteint, en 1894, 2,90 p. 100.

Dans le capital souscrit, l'État figure pour 14 millions, les communes pour 21 millions, les provinces pour 14 et les particuliers pour 2 millions de francs seulement.

En un mot, c'est un modèle d'un petit réseau économique et homogène, qui mérite d'être étudié par ceux qui s'appliquent à doter leurs pays des chemins de fer économiques.

États-Unis. — On terminera la chronique des chemins de fer par un coup d'œil sur le réseau américain.

Comme on sait, les chemins de fer des États-Unis subissent actuellement une crise intense, qui a provoqué la liquidation d'un grand nombre d'entreprises. Malgré cela, le réseau de l'Union, d'après le dernier rapport de l'*Interstate commerce commission*, s'est accru de 4 897 milles pendant l'exercice terminé au 30 juin 1893. La longueur totale du réseau a atteint 176 461 milles (276 216 kilom.), qui appartiennent à 1 890 compagnies diverses et sont exploités par 752 sociétés.

Pour donner une idée de la situation financière de ce vaste réseau, il suffit de mentionner que son capital de premier établissement s'élevait, en 1893, à 10 1/2 milliards de dollars. Le capital-actions n'entrait dans cette somme que pour 44,44 p. 100, soit pour 4 689 millions, dont 61,24 p. 100 ne touchaient aucun dividende.

L'éloquence de ce chiffre rend tout commentaire superflu.

Les données récapitulatives suivantes fournissent, en outre, un aperçu sommaire sur le trafic et les résultats de l'exploitation du réseau :

Au 30 juin.	Voyageurs-mille en millions.	Tonnes-mille en millions.	Recette d'explo- tation par mille.	Dépense d'explo- tation par mille.
Dollars.				
1893	14 229	93 588	7 190	4 876
1892	13 363	88 241	7 213	4 809
	+ 866	+ 5 347	— 23	+ 67

On voit que les recettes diminuent tandis que les dépenses augmentent, malgré l'Exposition de Chicago, qui a dû influencer favorablement les transports.

Navigation maritime. — *France.* — Les derniers résultats publiés par le 5^e fascicule des *Documents statistiques* de l'Administration des douanes s'appliquent aux mouvements de la navigation avec l'étranger, les colonies et la grande pêche pendant les cinq premiers mois de l'année.

Comparés à ceux des périodes correspondantes des années antérieures, ils accusent toujours de fortes diminutions, notamment par rapport à 1894. D'après la comparaison avec cette dernière année, la diminution dépasse 23 p. 100 du tonnage de jauge des navires, entrées et sorties.

Voici, au surplus, les totaux pour chacune des trois années 1895, 1894 et 1893.

	Années.	Tonnes.
Tonnage de jauge	1895	8 350 049
des navires	1894	10 902 967
entrés et sortis	1893	8 916 915

Contrairement à ce que nous avons observé précédemment, la perte relative est plus sensible pour les pavillons étrangers que pour le pavillon français, qui semble vouloir regagner un peu de terrain.

ÉTRANGER. — *a) Grande-Bretagne.* — D'après les données du rapport du « Board of

Trade », les échanges, en 1894, présentaient un certain progrès sur l'année précédente. La valeur des importations, en livres sterling, accusait un accroissement de 3818000 sur 1893 et s'élevait à 408506000. La valeur des exportations a subi un petit recul et se chiffrait, en 1894, par 216194000 livres contre 218095000 livres en 1893. Mais cette diminution n'est qu'apparente, car, en réalité, elle correspond à une augmentation des quantités expédiées et ne peut être attribuée qu'à la dépréciation des prix des marchandises.

Parmi les pays expéditeurs, la France vient après les États-Unis, qui occupent la première place. La valeur des produits français exportés en Angleterre s'élève à 43244000 livres en 1894, en diminution de 414000 livres par rapport à l'année précédente.

Comme pays destinataire, nous occupons le troisième rang, après les États-Unis et l'Allemagne. La valeur des importations anglaises, en France, atteint 13543000 livres, en accroissement de 178000 livres sur l'année 1893.

b) *États-Unis*. — Pour l'Union américaine, nous devons mentionner la publication annuelle du Bureau de statistique du Ministère des finances, intitulée : *Statistical Abstract of the United-States*, (Washington, 1895). Nous empruntons à ce recueil les données suivantes sur les échanges et le mouvement maritime de la Confédération américaine.

La valeur totale des échanges de l'Union s'élève, en dollars, à 1547 millions, contre 1714 millions en 1893. Dans ce chiffre, les exportations figurent pour 892 millions, en accroissement de 44 millions sur l'année 1893; les importations sont de 655 millions, en diminution de 211 millions par rapport à l'année 1893.

Cette diminution dans les importations affecte nos échanges avec les États-Unis. En effet, la valeur de nos marchandises expédiées, en 1893, était de 76076215 dollars et de 47549974 dollars en 1894. Les exportations américaines à destination de notre pays s'élevaient à 46619138 dollars en 1893 et à 55315511 dollars en 1894.

Le tonnage des ports de l'Union atteint, à l'entrée, 17024757 tonnes Morsoom, contre 16678790 tonnes en 1893, et à la sortie, 17306333 tonnes contre 16825481 en 1893.

Navigation intérieure. — **ÉTRANGER.** — *Allemagne.* — La statistique officielle allemande, pour le 1^{er} trimestre de l'année courante, contient des renseignements détaillés sur le trafic du réseau fluvial de l'Empire entre 1872 et 1893; mais ces données ne s'appliquent qu'aux principaux ports et ne se prêtent pas à la déduction exacte du trafic total. Nous nous bornerons donc à constater que le mouvement de l'année 1893 a été défavorablement influencé par la sécheresse et par la guerre douanière avec la Russie. Le trafic avec notre pays, constaté à Lagarde, frontière, était :

L'importation en Allemagne, en 1893 : 1718 bateaux chargés de 311000 tonnes de marchandises, contre 1473 bateaux et 264000 tonnes en 1892. L'exportation, en France, s'élevait, en 1893, à 1583 bateaux et 277000 tonnes, en accroissement de 261 bateaux et de 50000 tonnes sur l'année précédente.

HERTEL.