

JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

HERTEL

Chronique des transports

Journal de la société statistique de Paris, tome 37 (1896), p. 391-396

http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1896__37__391_0

© Société de statistique de Paris, 1896, 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.

CHRONIQUE DES TRANSPORTS.

3^e Trimestre 1896. — Chemins de fer.

France. — Le Ministère des travaux publics vient de faire paraître la *Statistique des chemins de fer français au 31 décembre 1894. Documents divers; 1^{re} partie, France, intérêt général.* Quelques extraits de ce volume compléteront les renseignements afférents à notre réseau d'intérêt général, en 1894, que nous avons donnés dans la chronique du mois d'avril dernier.

D'après les relevés relatifs à l'effectif du matériel roulant, le nombre de locomotives desservant le réseau d'intérêt général a augmenté, dans le courant de l'année 1894, de 123 unités pour atteindre le chiffre de 9 959. En 1893, l'effectif des machines s'est accru

de 89 unités. Eu égard à l'accroissement de la longueur exploitée du réseau, la situation reste stationnaire; elle est accusée par 0,27 locomotive par kilomètre exploité en 1893 et en 1894. Le total de l'effectif des voitures et des wagons s'élevait, au 31 décembre 1894, à 293 465, en accroissement de 3 337 sur le nombre de l'année précédente. Néanmoins, la moyenne kilométrique de cet effectif a diminué; elle était de 8,10 en 1893 et de 8,09 en 1894.

La circulation s'est accrue sensiblement, passant de 10 007 950 130 voyageurs kilométriques, en 1893, à 10 330 605 584 en 1894; et de 12 584 862 624 tonnes kilométriques à 12 755 959 735.

La recette du mouvement des voyageurs, non compris l'impôt, a atteint 400 923 916 fr., en augmentation de 13 720 159 fr. sur la recette correspondante de l'année 1893. Le tarif perçu par voyageur kilométrique ressort à 3^{cent.},85 en 1894, contre 3^{cent.},83 en 1893.

Les recettes du transport de marchandises ont augmenté également, en passant de 644 481 932 fr., en 1893, à 649 297 992 fr. Cet accroissement, quoique relativement faible, est remarquable à cause du recul annuel permanent de ces recettes, constaté pendant les années qui suivirent l'introduction du nouveau tarif général des douanes. En effet, de 659 millions de francs, en 1891, elles sont tombées à 649 en 1892, et à 644 millions en 1893.

Un autre fait consolant à noter, c'est la diminution des dépenses d'exploitation qui, depuis 1888, s'accroissaient d'année en année. De 17 643 fr. en 1888, la dépense kilométrique a monté à 19 459 fr. en 1893; elle retombe à 19 127 fr. en 1894; le coefficient d'exploitation s'en ressent avantageusement en descendant de 57,10 p. 100 à 55,76. L'amélioration des résultats de l'exploitation se traduit par le relèvement notable du produit net kilométrique qui, de 14 618 fr. en 1893, remonte à 15 177 fr. en 1894, sans atteindre, cependant, le chiffre de 16 455 fr., accusé pour l'année 1890, depuis laquelle le produit net était constamment en baisse.

Le produit de l'impôt perçu sur les transports à grande vitesse bénéficie de l'accroissement du trafic, en s'élevant à 50 255 328 fr. Il était de 48 357 622 en 1893.

Cette reprise semble persister en 1895. Les recettes de l'exploitation du réseau d'intérêt général, réalisées pendant cette dernière année, ont été publiées, à titre provisoire, dans le *Journal officiel* du 8 avril dernier. En voici les données principales :

Années.	Longueur moyenne exploitée en kilomètres.	Recette totale en francs.	Recette kilométrique en francs.
1895.	36 436	1 240 568 273	34 048
1894.	36 191	1 210 759 057	33 455
Différence . . .	+ 245	+ 29 809 216	+ 593

Il y a donc un accroissement appréciable, mais pour conclure il faut attendre les données sur les dépenses de l'exploitation de l'année passée.

Quant à l'année courante, on mentionnera, d'après le *Journal officiel* du 2 juillet 1896, que les recettes de notre réseau d'intérêt général se chiffraient, pour le premier trimestre de 1896, par 269 798 694 fr., en accroissement de 21 329 996 fr. sur les recettes de la période correspondante de l'année précédente. L'année s'annonce donc comme fructueuse.

En ce qui concerne notre réseau d'intérêt local, la statistique annuelle y afférente, relative à l'année 1894, étant actuellement sous presse, nous nous bornerons à relever du tableau, publié dans le *Journal officiel* du 18 juin dernier, quelques données sur les résultats de l'exploitation en 1895.

La longueur moyenne exploitée pendant cette année s'élevait à 3 798 kilomètres, en augmentation de 134 kilomètres sur la longueur correspondante de l'année 1894. La recette totale de l'année 1895 est de 18 731 071 fr., en hausse de 1 056 619 sur celle de 1894; la recette kilométrique monte de 4 834 à 4 942 fr., et la dépense d'exploitation atteint 3 939 fr. contre 3 923 en 1894. Le produit net kilométrique s'élève à 1 019 fr., en accroissement de 124 fr. sur celui de 1894. Il y a donc une faible amélioration de la si-

tuation toujours languissante de ce réseau, mais les lignes garanties par l'État (2531 kilom.) n'en bénéficient guère. En effet, la recette kilométrique de ces lignes reste presque stationnaire et le produit net peut être qualifié d'insignifiant, car il n'atteint que 278 fr. par kilomètre contre 235 en 1894. Par contre, les 1 267 kilomètres non garantis produisent, en 1895, une recette moyenne kilométrique de 7 870, en accroissement de 375 sur celle de l'année précédente; et leur produit net s'élève à 2 510 fr. par kilomètre, contre 2 170 fr. réalisés en 1894.

Étranger. — a) *Situation du réseau européen au 1^{er} janvier 1896.* — Avant de passer en revue les statistiques officielles des chemins de fer de divers pays, parus en très grand nombre depuis notre dernière chronique, on signalera, comme les années précédentes, le relevé publié par le Ministère des travaux publics dans le *Journal officiel* du 10 septembre 1896 sous le titre « Chemins de fer de l'Europe; situation au 31 décembre 1895; ouvertures en 1895 ».

D'après ce tableau, la longueur totale du réseau exploité en Europe au 1^{er} janvier 1896 s'élève à 251 391 kilomètres, en accroissement de 6 481 kilomètres sur la longueur de l'année précédente. Il s'ensuit que l'Europe possède 2,6 kilomètres de voies ferrées par myriamètre carré de sa superficie, et 6,8 kilomètres par 10 000 habitants.

La longueur totale du réseau et l'accroissement de ce dernier, en 1895, se répartissent comme il suit :

Pays.	Longueur au 31 décembre 1895.	Accroissement en 1895.	Pays.	Longueur au 31 décembre 1895.	Accroissement en 1895.
Kilometres.			Kilometres.		
Allemagne.	46 451	989	Espagne	12 052	295
France	40 209	230	Suède	9 755	521
Russie et Finlande .	37 717	2 157	Belgique	5 660	115
Grande-Bretagne et Irlande.	34 058	417	Suisse	3 527	50
Autriche-Hongrie . .	30 899	861	Pays-Bas et Luxembourg .	3 102	»
Italie.	15 057	431	Autres pays	12 904	415

Comme l'année précédente, la France occupe le second rang au point de vue du développement de voies ferrées, malgré un nouveau ralentissement dans sa construction. En 1893 notre réseau s'est accru de 928 kilomètres, en 1894 de 620 et l'année dernière de 230 kilomètres seulement. Au point de vue de la densité de son réseau, la France occupe le 7^e rang parmi les autres pays; elle possède 7,6 kilomètres par myriamètre carré de sa superficie. La Belgique avec 19,2 kilomètres et la Grande-Bretagne avec 10,8 kilomètres tiennent toujours le record à cet égard. L'Allemagne possède 8,6 kilomètres par myriamètre carré et occupe le 5^e rang. Par rapport à la population, notre pays possède 10,5 kilomètres par 10 000 habitants, l'Allemagne 9,0 kilomètres et la Russie 3,7 kilomètres. Le 1^{er} rang appartient à la Suède, qui possède 20 kilomètres pour 10 000 habitants.

b) *Situation des réseaux des autres contrées de la terre au 31 décembre 1894.* — D'après la publication bimensuelle du Ministère prussien des travaux publics, intitulée : *Archiv für Eisenbahnwesen* (fascicule mai et juin 1896), la longueur totale du réseau de notre planète s'élevait, à la fin de 1895, à 687 550 kilomètres dont 364 975 kilomètres, c'est-à-dire plus de la moitié du réseau du globe, appartenaient à l'Amérique. Dans la longueur totale, l'Asie figurait pour 41 970, l'Afrique pour 13 103 et l'Australie pour 22 202 kilomètres. Le capital dépensé pour la construction de ce vaste réseau est évalué à 144 milliards de marks contre 143 milliards en 1893. Le coût kilométrique moyen du réseau du globe revient à 209 900 marks.

c) *Grande-Bretagne et Irlande.* — Comme tous les ans à la même époque, le Ministère du commerce du Royaume-Uni vient de faire paraître sa statistique des chemins de fer afférente à l'année 1895. Ce petit volume, maniable et paraissant très exactement, contient des renseignements financiers très détaillés, mais laisse à désirer au point de vue

des données sur le trafic, surtout en ce qui concerne les parcours kilométriques des voyageurs et des marchandises, qui y sont complètement oubliés, et font souvent défaut aux statisticiens dans leurs études comparatives. Cette petite digression faite, nous extrayons de cette statistique les données récapitulatives suivantes, en indiquant les longueurs en milles anglais et les résultats financiers en livres sterling :

Années.	Longueur.	Nombre de voyageurs transportés.	Nombre de tonnes transportées.	Recette brute totale.	Produit net total.
1895	21 174	930 967 736	334 230 991	85 922 702	38 016 065
1894	20 908	912 597 787	324 415 221	84 310 831	37 102 518
Difference. . .	+ 266	+ 18 369 949	+ 9 815 770	+ 1 611 871	+ 913 547

La rémunération du capital de premier établissement ressort à 3,80 p. 100 en 1895 contre 3,77 p. 100 en 1894. Avant 1892, ce rapport se maintenait presque toujours au-dessus de 4 p. 100.

Ce réseau, très productif, comme on le voit, étant presque achevé, on se préoccupe très vivement en Angleterre de l'établissement des chemins de fer économiques d'intérêt local. Pour stimuler la création des voies ferrées de cette catégorie, qui n'existent actuellement qu'en Irlande (environ 200 kilomètres), on vient de promulguer une loi spéciale dite « loi sur les chemins de fer légers du 14 août 1896 » qui accorde à ce genre d'entreprises de grandes facilités et le concours financier du Trésor, des comtés et des districts.

d) *Allemagne*. — L'Office impérial des chemins de fer a publié récemment le XV^e volume de la statistique officielle afférente à l'exercice 1894-1895. Ce gros volume in-4^o contient des renseignements nombreux et détaillés sur le réseau à voie normale et sur les lignes à voie étroite, à l'exception des chemins de fer à faible trafic appelés *Kleinbahnen* (petits chemins de fer), qui sont soumis au régime spécial de la nouvelle loi du 28 juillet 1892. On notera donc en passant que, d'après diverses publications spéciales, cette dernière catégorie de voies ferrées comprenait, au 1^{er} janvier 1896, environ 700 kilomètres exploités à traction de locomotives.

Voici les principales données comparatives sur l'exploitation des deux réseaux faisant l'objet de la statistique officielle :

	Réseau à voie normale.		Réseau à voie étroite.	
	1894-1895.	1893-1894.	1894-1895.	1893-1894.
Longueur moyenne exploitée (kilom.).	44 065	43 435	1 344	1 258
Frais d'établissement par kilomètre (marks)	253 256	253 405	58 571	56 916
Nombre de voyageurs kilométriques (millions).	12 810	12 552	113	104
— de tonnes kilométriques (millions).	24 350	24 484	51	48
Recette kilométrique (marks)	31 953	32 347	4 976	5 017
Dépense kilométrique d'exploitation (marks)	19 182	19 370	3 501	3 532
Produit net kilométrique (marks).	12 771	12 977	1 475	1 515

On remarquera que les recettes et les produits nets kilométriques de chacun des deux réseaux ont diminué pendant le dernier exercice.

e) *Inde anglaise*. — Le colonel Gracey, directeur général des chemins de fer aux Indes, a récemment publié le Rapport annuel sur l'exploitation du réseau de cette colonie pendant l'exercice terminé le 31 mars dernier. D'après ce document, la longueur exploitée du réseau s'élevait, à cette date, à 19 678 milles anglais, en accroissement de 823 milles sur l'exercice précédent. Il y avait, en outre, 3 789 milles en construction ou approuvés.

Le capital de premier établissement de ce vaste réseau s'élevait, à la fin de l'exercice, à 3 667 500 000 fr. (ou 244 1/2 crores. Le crore des roupies = 100 lacs = 15 000 000 de francs, au taux de 1 fr. 50 c. la roupie), ce qui fait ressortir le coût kilométrique moyen à 145 763 fr.

Le nombre de voyageurs à toute distance s'élevait à plus de 153 millions, en augmen-

tation de 7 millions sur l'exercice précédent. Les marchandises transportées ont atteint 33 628 000 tonnes; — l'accroissement par rapport à l'année précédente se chiffre par un million de tonnes en chiffre rond.

Ce trafic a donné lieu à une recette brute de 393 553 590 fr. en augmentation d'environ 11 millions sur la recette de 1894. La dépense d'exploitation s'est élevée à 181 798 290 fr., c'est-à-dire à 46,49 p. 100 de la recette brute, contre 46,98 p. 100 en 1894.

Enfin, le produit net a atteint 211 755 300 fr. avec une augmentation de près de 9 millions de francs par rapport à l'année précédente.

Cette analyse sommaire permet de constater que l'activité développée par l'administration anglo-indienne pour la création des voies de communication est étonnante, que les dépenses de construction et d'exploitation du réseau indien sont aussi réduites que possible et qu'enfin le trafic de ce réseau est intense et l'exploitation productive.

Un mot, pour terminer, à l'éloge du service de la statistique de cette colonie, qui publie chaque année deux gros rapports sur les chemins de fer, avec une ponctualité et une promptitude qui devraient être imitées par certains pays de l'Europe, dont les statistiques paraissent fort irrégulièrement et souvent avec un retard de trois ou même quatre années.

Inde néerlandaise. — Voici quelques renseignements sur le réseau de l'Inde néerlandaise, extraits de la publication officielle, intitulée : *Statistiek van het vervoer op spoorwegen en sloomtramwegen in Nederlandsch-Indie* :

	Java.		Sumatra.	
	1894.	1893.	1894.	1893.
Longueur moyenne exploitée (kilomètres) . .	1 334	1 274	279	273
Dépense kilométrique d'établissement (francs) .	173 613	163 482	192 379	181 513
Nombre de voyageurs kilométriques (milliers) .	233 893	221 752	25 661	28 160
— de tonnes kilométriques (milliers) . .	130 340	115 494	16 703	11 349
Recette brute (milliers de francs)	24 720	21 936	3 617	3 536
Dépense d'exploitation (milliers de francs) . .	10 918	10 496	1 895	1 844
Produit net (milliers de francs)	13 802	11 440	1 722	1 692

Le produit net kilométrique de l'ensemble des réseaux des deux îles ressort, pour l'année 1894, à 9 624 fr. — Pour un réseau aussi récent et des contrées aussi neuves, ce résultat est surprenant.

Égypte. — Les statistiques relatives à l'exploitation du réseau égyptien étant rares, nous mentionnons, en passant, un article intéressant paru dans le *Journal de l'Union des administrations des chemins de fer allemands* (numéros des 27 juin et 8 juillet de cette année) sur le développement et la gestion de ce réseau, ainsi que sur la situation actuelle au point de vue des tarifs et des résultats financiers de l'exploitation. Les données qui suivent, extraites de cet article, résument la situation du réseau en 1895 comparativement à celle de l'année précédente; les recettes et dépenses sont exprimées en livres égyptiennes. Une livre est évaluée à 25 fr. 62 c.

Années.	Longueur exploitée en kilomètres.	Nombre de voyageurs à toute distance.	Nombre de tonnes à toute distance.	Recette par kilomètre.	Dépense par kilomètre.	Produit net kilométrique.
—	—	—	—	—	—	—
1895. . .	1 766	9 517 892	2 398 233	991	428	563
1894. . .	1 750	9 827 813	2 391 868	1 014	438	576

Ces chiffres indiquent un léger ralentissement pour l'année 1895; néanmoins, la productivité du réseau, accusée par 14 424 fr. du produit net kilométrique, est très satisfaisante et peut être avantageusement comparée avec les résultats financiers de la plupart des réseaux européens.

Australie. — Pour terminer cette revue sommaire, on citera quelques données relatives à l'exploitation des réseaux des principales colonies anglaises en Australie. Les renseignements qui suivent sont extraits des six rapports officiels publiés sur les résultats de l'exercice 1894-1895 :

	Nouvelle-Galle du Sud.	Victoria.	Queensland.	Australie méridionale.	Australie occidentale.	Nouvelle-Zélande.
Longueur moyenne exploitée (milles anglais).	2 516	3 083	2 379	1 722	550	1 970
Capital d'établissement (milliers £)	36 611	37 922	16 522	12 520	2 092	15 353
Nombre de voyageurs (milliers)	19 725	40 211	2 054	5 225	1 022	3 906
— de tonnes (milliers)	4 075	2 436	901	1 000	256	2 048
Recette brute par mille (£)	1 144	837	431	558	538	585
Dépense d'exploitation par mille (£)	623	501	245	331	331	372
Rémunération du capital d'établissement (p. 100)	3,60	2,74	2,68	3,12	5,44	2,73

HERTEL.