

JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

HERTEL

Chronique des transports

Journal de la société statistique de Paris, tome 41 (1900), p. 140-143

http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1900__41__140_0

© Société de statistique de Paris, 1900, 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.

1^{er} trimestre 1900. — Chemins de fer.

. FRANCE. — Depuis notre dernière Chronique, aucune statistique officielle des chemins de fer n'a été publiée. Le volume de la *Statistique des chemins de fer français (Documents principaux)*, relatif à l'exploitation de nos voies ferrées en 1898, est actuellement sous presse ; nous ne signalerons donc aujourd'hui que les renseignements partiels et provisoires, parus dans le *Journal officiel* depuis le commencement de l'année courante.

Réseau d'intérêt général. — Le numéro dudit journal du 16 janvier dernier contient un tableau des recettes de l'exploitation pendant les trois premiers trimestres de l'année 1899. Nous en extrayons les principales données récapitulatives suivantes :

Années.	Longueurs moyennes exploitées.	Recettes		
		totales.	kilométriques.	par jour-kilomètre.
		Milliers de francs.		Francs.
—	Kilomètres.			
1899. . . .	37 610	1 035	27 527	101
1898. . . .	37 377	1 002	26 803	98
Différence.	+ 233	+ 33	+ 724	+ 3

Si l'on examine les recettes kilométriques de nos compagnies principales on remarque que, sauf le réseau du Midi, qui est en baisse d'un millier de francs environ, toutes les autres compagnies accusent un notable accroissement sur les recettes de la période correspondante de l'année 1898. La Ceinture de Paris vient en tête avec 197 820 fr., en accroissement de 7 956 fr par kilomètre : les recettes du réseau du Nord se chiffrent par 43 744 fr., contre 42 331 fr. réalisées en 1898. Le plus faible accroissement dans les recettes kilométriques est celui de la Compagnie de l'Ouest ; il est de 465 fr. et porte la recette moyenne des trois trimestres de 1899 à 23 427 fr. par kilomètre.

Ces éléments d'appréciation, quoique partiels et incomplets, permettent de présumer que les résultats financiers de l'exercice 1899 seront satisfaisants.

Réseau d'intérêt local. — Le trafic de ce réseau reste toujours languissant ; mais les résultats de l'exploitation, pendant les trois premiers trimestres de 1899, accusent un accroissement du produit net par rapport aux résultats obtenus pour la même période de l'année précédente.

Voici les données récapitulatives, extraites du tableau publié dans le *Journal officiel* du 23 mars 1900 :

Années.	Longueurs moyennes exploitées. Kilomètres.	Recettes	Dépenses	Produit
		kilométriques. Francs.	kilométriques. Francs.	net kilométrique. Francs.
1899. . . .	4 338	3 825	2 895	930
1898. . . .	4 266	3 626	2 834	792
Différence.	+ 72	+ 199	+ 61	+ 138

Chemins de fer algériens et tunisiens. — Le *Journal officiel* du 27 janvier dernier contient un tableau des recettes de l'exploitation de ce réseau pendant les trois premiers trimestres de 1899. Les données provisoires suivantes, extraites de ce tableau, permettent de constater une amélioration du trafic :

Années.	Longueurs moyennes exploitées.	Recettes	
		totales.	kilométriques.
	Kilomètres.	Francs.	Francs.
1899	3 580	24 119 721	6 737
1898	3 493	50 664 589	5 916
Différence .	+ 87	+ 3 455 132	+ 821

ÉTRANGER. — *Allemagne.* — L'Office impérial des chemins de fer vient de publier la statistique officielle relative à l'exercice terminé au 31 mars 1899. Ce volume, le 19^e depuis la création de cette statistique, est élaboré d'après un nouveau plan, qui réduit très notablement les renseignements publiés par le passé. Plusieurs tableaux ont été supprimés complètement, et certains groupements des données ont été modifiés. Par suite de ces modifications, de nombreux renseignements du volume actuel ne sont pas comparables avec les données correspondantes des publications précédentes. Une certaine circonspection est nécessaire pour rapprocher des données conçues d'après deux plans différents, et surtout pour comparer les renseignements qui reposent sur les dépenses d'exploitation.

Cette digression faite, on extraira de la statistique en question les principales données suivantes, relatives au réseau allemand à voie normale :

	Exercices terminés au 1 ^{er} avril de		Différence.
	1899.	1898.	
Longueurs moyennes exploitées (kilomètres).	47 800	46 819	+ 981
Nombre de voyageurs à toute distance (millions). . . .	763	693	+ 70
— à un kilomètre (millions).	17 605	16 200	+ 1 405
Nombre de tonnes à toute distance (millions).	322	285	+ 37
— a un kilomètre (millions).	32 593	28 560	+ 4 033
Recettes brutes (milliers de francs).	2 299 786	2 096 490	+ 203 296
Dépenses d'exploitation (milliers de francs).	1 395 734	1 189 533	+ 206 201
Produit net total (milliers de francs).	904 054	906 957	— 2 903
— kilométrique (francs).	18 882	19 530	— 648
Rémunération du capital de premier établissement. . .	6,1 p. 100	6,2 p. 100	

Prusse. — Nous donnons ci-dessus des renseignements analogues, extraits du compte rendu officiel, publié récemment par l'administration des chemins de fer de l'État prussien :

	Exercices terminés au 31 mars de		Différence.
	1899.	1898.	
Longueurs moyennes exploitées (kilomètres). . . .	29 591	29 041	+ 550
Nombre de voyageurs kilométriques (milliers). . .	12 349 345	11 390 524	+ 958 821
— de tonnes kilométriques (milliers).	23 793 150	20 545 250	+ 3 247 900
Recettes kilométriques (francs).	53 370	51 076	+ 2 294
Dépenses d'exploitation par kilomètre (francs). . .	30 701	28 228	+ 2 473
Produit net kilométrique (francs).	22 669	22 848	— 199

Par suite d'une notable augmentation des dépenses d'exploitation le produit net a baissé,

malgré l'accroissement du trafic et des recettes. Il s'ensuit que la rémunération du capital de premier établissement est descendu à 7,07 p. 100, au lieu de 7,14, taux de l'exercice précédent. Le coefficient d'exploitation monte, par contre, à 57,5 p. 100 au lieu de 55,3 p. 100 pendant l'exercice précédent. Néanmoins, la prospérité du réseau prussien est indéniable; mais l'énorme courant du trafic qui y règne et se développe résulte avant tout de la prospérité croissante du pays et non du système de l'exploitation par l'État, comme certains partisans fanatiques du rachat chez nous semblent parfois le croire. On pourra se convaincre, du reste, que les arguments de cette nature sont à double tranchant en examinant les données ci-dessous, relatives à l'exploitation du réseau d'État en Autriche.

Autriche. — Voici quelques renseignements sur les résultats de l'exploitation du réseau d'État autrichien, extraits des rapports officiels les plus récents :

En 1898, la longueur moyenne du réseau exploité par l'État autrichien s'élevait à 9 844 kilomètres, contre 9 386 kilomètres exploités pendant l'exercice précédent. Le nombre de voyageurs transportés à un kilomètre était de 1 962 477 milliers en 1898, en accroissement de 221 641 milliers sur l'exercice précédent. Le nombre de tonnes kilométriques était de 3 903 millions pendant le dernier exercice, contre 3 437 millions pendant l'exercice précédent. Les recettes brutes kilométriques résultant de ce trafic étaient de 31 694 fr. en 1898 et de 29 599 fr. en 1897. Le produit net kilométrique s'élevait à 8 925 fr. pour l'exercice de 1898 et à 8 842 fr. pour l'exercice précédent.

En résumé, la rémunération du capital de premier établissement n'atteignait que 2,80 p. 100 pendant les deux exercices considérés. Comme on voit, nous sommes loin de la rémunération obtenue en Prusse, qui s'élève à plus de 7 p. 100.

Norvège. — Avant de quitter les chemins de fer européens, on mentionnera encore les résultats de l'exploitation du réseau norvégien exploité par l'État. Les données qui suivent sont extraites de la statistique officielle des chemins de fer de la Norvège, qui vient de paraître.

Exercice terminé au 30 juin de —	Longueurs moyennes exploitées. — Kilomètres.	Nombre de voyageurs à un kilomètre. — Milliers.	Nombre de tonnes à un kilomètre. — Milliers.	Recettes brutes. —	Depenses d'exploitation. — Milliers de francs.	Produit net. —
1899. . .	1 983	219 679	163 458	20 127	13 636	6 491
1898. . .	1 967	198 589	154 641	18 429	12 880	5 549
Différence .	+ 16	+ 21 090	+ 8 817	+ 1 698	+ 756	+ 842

Le trafic s'est accru, le produit net a sensiblement augmenté, le coefficient d'exploitation, qui était de 69,9 p. 100, s'est abaissé à 67, 7 p. 100, mais, malgré cela, la rémunération du capital d'établissement n'atteint que 2,87 p. 100; elle était de 2,48 p. 100 pour l'exercice précédent.

Etats-Unis. — La commission officielle chargée du contrôle du réseau américain (*Interstate Commerce Commission*) a publié un rapport préliminaire (*Advance Copy*) sur les résultats de l'exploitation des chemins de fer de l'Union pendant l'exercice terminé au 30 juin 1898. Le fascicule en question contient les principales données de la statistique officielle qui paraîtra plus tard. Nous empruntons à ce rapport préliminaire les renseignements récapitulatifs suivants :

TABLEAU.

Exercices terminés au 30 juin de —	Longueur exploitée en milles anglais. —	Nombre de voyageurs à un mille. —	Nombre de tonnes transportées à un mille. —	Recettes brutes. —	Dépenses d'exploitation. —
		Milliers.		Milliers de dollars.	
1898. . . .	184 648	13 379 930	114 077 576	1 247 326	817 973
1897. . . .	183 284	12 256 940	95 139 022	1 122 090	752 525
Différence.	+ 1 364	+ 1 122 990	+ 18 938 554	+ 125 236	+ 65 448

Le produit net se chiffre, en conséquence, par 429 millions de dollars, en accroissement d'environ 60 millions sur l'exercice précédent.

La dépression constatée dans le trafic depuis 1893 semble prendre fin surtout au point de vue du mouvement des marchandises.

République Argentine. — Nous empruntons les renseignements qui suivent à la publication du Ministère des travaux publics de Prusse intitulé *Archiv für Eisenbahnwesen* ; les recettes sont données en pesos, valant 5 fr. 05 c.

Exercices. —	Longueur exploitée. —	Nombre de voyageurs transportés. —	Nombre de tonnes transportées. —	Recettes brutes. —	Produit net. —
	Kilomètres.	Milliers.		Milliers de pesos or.	
1898. . . .	15 817	16 474	8 828	33 064	13 946
1897. . . .	14 755	16 411	8 981	28 293	11 735
Différence . .	+ 1 062	+ 63	— 153	+ 4 771	+ 2 211

Le transport des marchandises a notablement diminué par suite des mauvaises récoltes en 1897.

Australie. — On signalera, pour terminer, quelques données sur les résultats de l'exploitation des chemins de fer d'Australie, extraits des rapports officiels les plus récents.

Les renseignements qui suivent se rapportent, pour les cinq premières colonies, à l'exercice terminé au 30 juin 1898; pour la Nouvelle-Zélande, à l'exercice terminé au 31 mars 1898, et, pour la Tasmanie, à l'année 1897.

Les longueurs sont exprimées en milles anglais et les résultats financiers en livres sterling. Le capital d'établissement, les recettes et les dépenses se rapportent à un mille anglais de chaque réseau.

Désignation des colonies. —	Longueur moyenne exploitée. —	Capital d'établis- sement. —	Nombre de voyageurs. —	Tonnes transpor- tées. —	Recettes brutes. —	Dépenses d'exploita- tion. —	Produit net. —
			Milliers.				
Nouvelle-Galles du Sud.	2 659	14 015	23 233	4 631	1 138	607	531
Victoria	3 124	12 404	43 091	2 409	835	527	308
Queensland	2 586	6 851	2 742	1 324	470	265	205
Australie du Sud . . .	1 723	7 405	6 050	1 189	571	350	221
Australie occidentale. .	974	5 088	5 669	1 204	1 047	807	240
Tasmanie	432	8 302	604	230	386	297	89
Nouvelle-Zélande . . .	2 043	7 783	4 672	2 518	673	420	253

HERTEL.