

JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

HERTEL

Chronique des transports

Journal de la société statistique de Paris, tome 43 (1902), p. 354-356

http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1902__43__354_0

© Société de statistique de Paris, 1902, 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/>

VI.
CHRONIQUE DES TRANSPORTS.

3^e trimestre 1902. — Chemins de fer.

FRANCE. — Notre dernière Chronique des transports par voies ferrées contenait une analyse sommaire de la *Statistique des chemins de fer français* (documents principaux), afférente à l'année 1900. A défaut de documents d'ensemble sur l'exploitation de notre réseau en 1901, qui paraîtront plus tard, on donnera ici quelques renseignements provisoires sur ce dernier exercice, d'après les tableaux statistiques publiés dans le *Journal officiel* par le Ministère des travaux publics.

Réseau d'intérêt général. — Le numéro dudit journal du 30 juin 1902 contient un tableau comparatif des recettes pendant les années 1901 et 1900. Nous en extrayons les principales données récapitulatives suivantes :

Années.	Longueurs moyennes exploitées. — Kilomètres.	Recettes		
		totales.	kilométriques.	par jour-kilomètre.
1901. . . .	38 299	1 436 962 461	37 520	103
1900. . . .	38 035	1 499 505 170	39 424	108
Différences.	+ 264	— 62 542 709	— 1 904	— 5

Les recettes de 1901 accusent un important recul par rapport à l'exercice précédent, mais le manque de renseignements sur les dépenses d'exploitation ne permet pas de conclure sur les résultats définitifs qui s'annoncent néanmoins comme défavorables.

La dépression dans les recettes a occasionné une grande diminution dans les impôts sur les transports, qui se sont élevés pour 1901 à 59 958 144 francs, contre 64 809 101 francs perçus en 1900.

Réseau d'intérêt local. — Le *Journal officiel* du 21 août dernier donne les résultats de l'exploitation de ce réseau. Voici les principales données provisoires, extraites de ce tableau :

Années.	Longueurs moyennes exploitées. — Kilomètres.	Recettes kilométriques. — Francs.	Dépenses kilométriques. — Francs.	Produit net kilométrique. — Francs.					
					1901. . . .	5 051	6 739	5 455	1 284
					1900. . . .	4 551	5 842	4 556	1 286
Différences.	+ 500	+ 897	+ 899	— 2					

Ces chiffres permettent de constater un notable réveil dans la construction des chemins de fer d'intérêt local pendant le dernier exercice et l'état stationnaire des résultats financiers de l'exploitation du réseau.

Réseaux algérien et tunisien réunis. — Pour terminer la revue des données provisoires et partielles sur l'exploitation de nos chemins de fer en 1901, on empruntera quelques chiffres qui suivent au *Journal officiel* du 22 juin dernier :

Années.	Longueurs moyennes exploitées. — Kilomètres.	Recettes		
		totales.	kilométriques.	par jour-kilomètre.
1901	3 653	34 179 312	9 357	26
1900	3 613	32 499 364	8 995	25
Différences.	+ 40	+ 1 679 948	+ 362	+ 1

GRANDE-BRETAGNE. — Les données qui suivent sont extraites du rapport officiel du *Board of Trade* qui vient de paraître :

	Année		Différences.
	1901.	1900.	
Longueur du réseau exploitée à la fin de l'année (milles anglais).	22 078	21 855	+ 223
Nombre de voyageurs transportés à toute distance (milliers) . . .	1 172 396	1 142 277	+ 30 119
Nombre de tonnes transportées à toute distance (milliers) . . .	415 953	424 730	— 8 977
Recettes du transport des voyageurs (milliers de livres sterling) .	46 630	45 384	+ 1 246
— — des marchandises (milliers de livres sterling) . . .	52 965	53 470	— 505
Recettes brutes (milliers de livres sterling)	106 559	104 802	+ 1 757
Dépenses d'exploitation (milliers de livres sterling)	67 490	64 743	+ 2 747
Produit net (milliers de livres sterling)	39 069	40 059	— 990

On constate une très notable diminution dans le trafic des marchandises et un grand accroissement des dépenses d'exploitation ; il s'en suit que le produit net baisse de près d'un million de livres sterling. Le coefficient d'exploitation, qui était de 59 p. 100 en 1899 et de 62 p. 100 en 1900, monte à 63 p. 100 en 1901 ; tandis que la rémunération du capital d'établissement descend à 3,27 p. 100 contre 3,41 en 1900, et 3,61 en 1899.

AUTRICHE-HONGRIE. — La *Statistique de l'Union des administrations des chemins de fer allemands*, parue récemment, contient des renseignements afférents à l'exercice 1900. On en extrait les données suivantes, relatives au réseau de l'Empire austro-hongrois, y compris les chemins de fer de Bosnie :

Années.	Longueurs moyennes exploitées.	Nombre de voyageurs kilométriques.	Nombre de tonnes kilométriques.	Recettes brutes.	Dépenses d'exploitation.	Produit net.
	Kilometres.	Millions.		Milliers de francs.		—
1900 . . .	35 169	7 255	14 588	958 772	595 445	363 327
1899 . . .	34 127	6 960	13 802	908 436	549 880	358 556
Différences.	+ 1 042	+ 295	+ 786	+ 50 336	+ 45 565	+ 4 771

L'accroissement des dépenses d'exploitation a fait monter notablement le coefficient d'exploitation. Il se chiffre par 62,11 p. 100 en 1900, contre 60,53 p. 100 en 1899. La rémunération du capital de premier établissement baisse d'année en année ; elle était de 4,10 p. 100 en 1898, de 3,88 en 1899 et elle n'atteint que 3,79 p. 100 en 1900.

La baisse relative du produit net et l'accroissement des dépenses, destiné surtout à améliorer la situation du personnel, ont conduit le Parlement autrichien à voter une nouvelle loi établissant l'impôt sur les billets des chemins de fer. La loi en question entrera en vigueur sur le réseau autrichien à partir du 1^{er} janvier 1903. Le taux de cet impôt est fixé à 12 p. 100 du prix du billet, pour les chemins de fer d'intérêt général, à 6 p. 100 sur les chemins de fer d'intérêt local, et à 3 p. 100 sur les chemins de fer tertiaires. La recette provenant de cet impôt est évaluée approximativement à 12 millions de francs pour l'année 1903.

De son côté l'Administration des chemins de fer de l'État hongrois appliquera également à partir de l'année 1903 un nouveau tarif par zone. L'accroissement des recettes résultant de l'application de ce nouveau tarif est évalué à 3 millions de francs environ pour l'année 1903.

BELGIQUE. — Nous donnons ci-dessous des renseignements récapitulatifs sur l'exploitation du réseau belge d'intérêt général, extraits du dernier rapport présenté aux Chambres législatives par le ministre des chemins de fer, postes et télégraphes :

	Année		Différences.
	1900.	1899.	
Longueurs moyennes exploitées (kilomètres)	4 647	4 626	+ 826
Nombre de voyageurs à toute distance (milliers)	138 327	128 759	+ 9 568
— de tonnes des marchandises à petite vitesse (milliers)	55 108	52 305	+ 2 803
Recettes du transport des voyageurs (milliers de francs)	76 762	71 586	+ 5 176
Recettes du transport des marchandises à petite vitesse (milliers de francs)	132 683	127 878	+ 4 805
Recettes brutes totales (milliers de francs)	237 324	226 469	+ 10 855
Dépenses d'exploitation totales (milliers de francs)	152 256	129 240	+ 23 016
Produits nets totaux (milliers de francs)	85 068	97 229	— 12 161
Produits nets kilométriques (francs)	18 306	21 018	— 2 712

On complétera les renseignements sur les voies ferrées belges par quelques données relatives au réseau des chemins de fer vicinaux du Royaume, empruntées au rapport du Conseil d'administration de ce réseau :

	Année		Différences.
	1900.	1899.	
Longueurs moyennes exploitées (kilomètres)	1 816	1 693	+ 123
Dépenses d'établissements kilométriques (francs)	50 581	47 679	+ 2 902
Recettes brutes kilométriques (francs)	5 538	5 357	+ 181
Dépenses d'exploitation kilométriques (francs)	3 731	3 621	+ 110
Produits nets kilométriques (francs)	1 807	1 736	+ 71

SUISSE. — Le dernier volume de la *Statistique des chemins de fer suisses*, paru en avril dernier, est afférent à l'année 1900. Voici quelques renseignements sur l'exploitation du réseau à traction de locomotives, extraits de cette publication officielle :

Années.	Longueurs moyennes exploitées.	Nombre de voyageurs kilométriques.	Nombre de tonnes kilométriques.	Recettes brutes.	Dépenses d'exploitation.	Produit net.
	Kilomètres.	Milliers.		Milliers de francs.		
	—	—	—	—	—	—
1900	3 859	1 239 008	787 471	142 099	83 753	58 526
1899	3 823	1 173 201	777 847	138 097	79 303	58 794
Différences.	+ 36	+ 65 807	+ 9 624	+ 4 002	+ 4 270	— 268

Le coefficient d'exploitation du réseau s'élève à 58,8 p 100 contre 57,4 p 100 en 1899 ; le rapport pour 100 du produit net au capital d'établissement se chiffre par 3,8 en 1900 et par 3,7 pour l'exercice précédent.

ROUMANIE. — On terminera par quelques renseignements sur l'exploitation du réseau des chemins de fer de l'État roumain en 1900 et 1899. Les chiffres qui suivent sont extraits de la *Statistique de l'Union des administrations des chemins de fer allemands*, parue à Berlin en 1902 :

Années.	Longueurs moyennes exploitées.	Nombre de voyageurs kilométriques.	Nombre de tonnes kilométriques.	Recettes brutes.	Dépenses d'exploitation.	Produit net.
	Kilomètres.	Milliers.		Milliers de francs.		
	—	—	—	—	—	—
1900	3 099	348 290	572 346	50 158	35 646	14 512
1899	3 081	407 110	527 897	48 621	40 001	8 620
Différences.	+ 18	— 58 820	+ 44 449	+ 1 537	— 4 355	+ 5 892

HERTEL.