

JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

HERTEL

Chronique des transports

Journal de la société statistique de Paris, tome 45 (1904), p. 152-154

http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1904__45__152_0

© Société de statistique de Paris, 1904, 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/>

VII.

CHRONIQUE DES TRANSPORTS.

1^{er} trimestre 1904. — Chemins de fer.

FRANCE. — Notre Chronique du mois d'octobre dernier contenait quelques renseignements provisoires sur les résultats de l'exploitation de notre réseau en 1902. Nous pouvons compléter actuellement ces données partielles, en analysant sommairement les épreuves de la *Statistique des Chemins de fer français* (Documents principaux) afférente à cet exercice.

Voici tout d'abord les données définitives relatives à l'exploitation de notre réseau d'intérêt général.

Réseau d'intérêt général en France.

Années.	Longueurs moyennes exploitées en kilomètres.	Milliers de voyageurs transportés		Milliers de tonnes transportées	
		a toute distance.	a un kilomètre.	a toute distance	a un kilomètre.
1902. . . .	38 547	423 252	13 230 180	122 327	16 171 692
1901. . . .	38 274	418 925	13 027 367	122 324	16 015 118
Différences.	+ 273	+ 4 327	+ 202 813	+ 3	+ 156 574

On constate un notable accroissement du mouvement des voyageurs et l'état presque stationnaire du transport des marchandises.

Le trafic, accusé par les chiffres ci-dessus, a donné lieu aux recettes et dépenses suivantes, exprimées en milliers de francs :

Années.	Recettes de la grande vitesse.	Recettes de la petite vitesse.	Recettes totales de l'exploitation.	Dépenses totales de l'exploitation	Produit net de l'exploitation.
1902.	648 652 ^f	801 995 ^f	1 475 449 ^f	807 199 ^f	668 250 ^f
1901.	634 749	795 323	1 457 214	819 914	637 300
Différences . .	+ 13 903 ^f	+ 6 672 ^f	+ 18 235 ^f	— 12 715 ^f	+ 30 950 ^f

Le produit net, qui était en recul de 56 millions en 1901 par rapport à l'exercice précédent, reprend son essor assez vigoureusement, grâce, en grande partie, à une très notable diminution des dépenses. Le coefficient d'exploitation descend à 54,7 p. 100 contre 56,3 p. 100, chiffre accusé en 1901.

Avant de passer à une revue sommaire des statistiques étrangères les plus récentes, on extraira du volume précité les données qui suivent sur les résultats de l'exploitation du réseau algérien :

Réseau algérien.

Années.	Longueurs moyennes exploitées.	Voyageurs kilométriques	Tonnes kilométriques.	Recettes.	Dépenses.	Produit net.
—	—	—	—	—	—	—
	Kilomètres.	Milliers.		Milliers de francs.		
1902.	2 967	178 873	235 209	31 699	22 593	9 106
1901.	2 967	168 013	220 730	29 754	22 727	7 027
Différences . .	»	+ 10 860	+ 14 479	+ 1 945	— 134	+ 2 079

ALLEMAGNE. — La statistique officielle des chemins de fer allemands afférente à l'exploitation en 1902 contient des renseignements très détaillés sur les réseaux à voie normale et à voie étroite. Dans le premier de ces groupes sont compris les voies ferrées principales et les chemins de fer secondaires qui sont comparables, à certains égards, à nos chemins de fer d'intérêt local.

On donne ci-dessous les résultats essentiels de l'exploitation de ces deux groupes en 1902 et en 1901 :

Chemins de fer à voie normale.

	1902.	1901.	Différence.
Longueurs moyennes exploitées (kilomètres)	51 741	50 778	+ 963
Nombre de voyageurs kilométriques (millions)	21 104	20 600	+ 496
Nombre de tonnes kilométriques (millions)	34 302	32 989	+ 1 313
Recettes brutes (milliers de francs).	2 526 707	2 461 534	+ 65 173
Dépenses d'exploitation (milliers de francs).	1 608 594	1 608 415	+ 179
Produit net total (milliers de francs)	918 113	853 119	+ 64 994
Produit net kilométrique (francs).	17 744	16 801	+ 943

On constate l'accroissement notable des recettes tandis que les dépenses restent presque stationnaires; il en résulte que le coefficient d'exploitation descend à 63,7 p. 100 en 1902; il était de 65,3 p. 100 l'année précédente. La rémunération du capital de premier établissement s'accroît à 5,50 p. 100 contre 5,35 p. 100 en 1901.

Chemins de fer à voie étroite.

	1902.	1901.	Différence.
Longueurs exploitées à la fin de l'exercice (kilomètres). . .	1 879	1 893	— 14
Nombre de voyageurs kilométriques (milliers)	196 852	192 173	+ 4 679
Nombre de tonnes kilométriques (milliers)	88 204	85 185	+ 3 019
Recettes brutes (milliers de francs)	12 935	12 713	+ 222
Dépenses d'exploitation (milliers de francs)	10 823	10 712	+ 111
Produit net total (milliers de francs)	2 112	2 001	+ 111
Produit net kilométrique (francs).	1 212	1 208	+ 4

Le coefficient d'exploitation ressort à 83,7 p. 100 en 1902 et à 84,3 p. 100 en 1901; la rémunération du capital de premier établissement s'élève à 1,40 p. 100 pendant le dernier exercice et à 1,35 p. 100 pendant l'exercice précédent.

ALSACE-LORRAINE. — Nous donnons ci-dessous quelques renseignements récapitulatifs sur l'exploitation du réseau d'Empire, d'après le dernier compte rendu de l'administration de ce réseau :

Années.	Longueurs moyennes.	Nombre de voyageurs kilométriques.	Nombre de tonnes kilométriques.	Recettes kilométriques.	Dépenses kilométriques.	Produit net kilométrique.
—	Kilomètres.	—	—	—	—	—
		Milliers.			Francs.	
1902. . . .	1 927	667 351	1 930 420	58 460	43 160	15 300
1901. . . .	1 902	647 408	1 761 838	56 418	44 451	11 967
Différences.	+ 25	+ 19 943	+ 168 582	+ 2 042	— 1 291	+ 3 333

Malgré l'économie notable réalisée dans les dépenses d'exploitation, le coefficient de l'exploitation ressort encore à 70,7 p. 100 contre 75,8 p. 100 l'année précédente. Le revenu du capital d'établissement atteint 3,75 p. 100 contre 2,88 p. 100 en 1901.

NORVÈGE. — La statistique officielle des chemins de fer norvégiens, parue depuis notre dernière Chronique, est afférente à l'exercice terminé au 31 mars 1903. Nous en extrayons les données suivantes :

Exercices.	Longueurs moyennes exploitées.	Nombre de voyageurs kilométriques.	Nombre de tonnes kilométriques.	Recettes kilométriques.	Dépenses kilométriques.	Produit net kilométrique.
—	Kilomètres.	—	—	—	—	—
		Milliers.			Francs.	
1902-1903. . .	2 202	234 887	158 211	9 697	7 873	2 824
1901-1902. . .	2 104	242 535	145 909	9 923	8 322	1 601
Différences. .	+ 98	— 7 648	+ 12 302	— 226	— 449	+ 223

Le coefficient d'exploitation ressort à 81,2 p. 100 pour le dernier exercice et à 83,9 p. 100 pour l'exercice précédent. L'intérêt du capital d'établissement s'élève de 1,36 p. 100 en 1901-1902 à 1,49 p. 100 pendant le dernier exercice.

JAPON. — Nous avons inséré, dans notre dernière Chronique, quelques renseignements sur les résultats de l'exploitation du réseau japonais pendant l'exercice terminé au 31 mars 1902. Les publications plus récentes permettent de mentionner aujourd'hui certaines données afférentes au dernier exercice 1902-1903 et d'indiquer le progrès rapide réalisé en matière des chemins de fer, dans ce pays, qui attire actuellement sur lui l'attention générale.

Le premier chemin de fer, construit par l'État japonais, a été livré à l'exploitation en 1872. Jusqu'à l'année 1883 l'État détenait entre ses mains la construction et l'exploitation des voies ferrées; mais à partir de cette époque on a institué le régime mixte qui existe actuellement, en édictant une loi sur les concessions, qui prescrit, entre autres, que tout actionnaire doit être sujet japonais.

Voici les données qui permettent de constater le développement du réseau et du trafic pendant la dernière décade.

	Exercices.	
	1882-1883.	1902-1903.
Longueurs exploitées (kilomètres).	183	6 816
Locomotives (nombre)	47	1 426
Voitures à voyageurs (nombre).	240	4 864
Wagons (nombre)	503	21 505
Voyageurs transportés (milliers)	5 977	111 211
Marchandises (milliers de tonnes).	24	14 410

Le capital de premier établissement s'élève à 325 millions d'yens; ce qui fait ressortir la dépense moyenne kilométrique à 130 000 fr., en convertissant le yen à raison de 2 fr. 58 c., sa valeur actuelle.

Quant aux résultats financiers, connus actuellement pour l'exercice terminé au 31 mars 1902, ils s'élèvent par kilomètre exploité à 19 581 fr. de recettes brutes, 9 481 fr. de dépenses d'exploitation et à 10 100 fr. du produit net.

En résumé, les accroissements des recettes brutes et des produits nets kilométriques s'élèvent, pendant la décade considérée, respectivement à 127 p. 100 et 123 p. 100.

On ajoutera pour terminer ces renseignements que les tarifs des voyageurs sont très réduits au Japon, à savoir : 0 fr. 048 par kilomètre pour la première, 0 fr. 032 pour la deuxième et 0 fr. 016 pour la troisième classe.

AUSTRALIE. — Pour terminer, on résumera, dans le tableau qui suit, les données relatives à l'exploitation des chemins de fer dans les colonies australiennes, à l'exception de la Tasmanie. Ces renseignements sont extraits des derniers rapports officiels afférents à l'exercice terminé au 30 juin 1902 pour les cinq premières colonies du tableau et à l'exercice terminé au 1^{er} avril 1902 pour la Nouvelle-Zélande :

Dénomination des colonies.	Longueurs moyennes exploitées.	Nombre de voyageurs. à toute distance.	Nombre de tonnes à toute distance.	Recettes brutes.	Dépenses d'exploita- tion.	Produit net.	Rémunération du capital d'établisse- ment.
—	Milles anglais.	Milliers.		Milliers de livres sterling.			Pour 100.
Nouvelle-Galles du Sud.	2 953	30 885	6 229	3 669	2 267	1 402	3,48
Victoria	3 265	57 465	3 434	3 368	2 072	1 296	3,19
Queensland	2 801	4 636	1 726	1 382	993	389	1,94
Australie méridionale .	1 736	9 497	1 392	1 085	690	395	2,98
Australie occidentale .	1 356	8 158	2 019	1 521	1 256	265	3,58
Nouvelle-Zélande . . .	2 227	7 356	3 529	1 875	1 252	623	3,43

HERTEL.