

JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

HERTEL

Chronique des transports

Journal de la société statistique de Paris, tome 36 (1895), p. 72-78

http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1895__36__72_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.

4^e Trimestre 1894.

CHEMINS DE FER. — France. — La direction des chemins de fer au Ministère des travaux publics a mis en distribution au commencement de janvier de l'année courante la *Statistique des chemins de fer français* (documents principaux). Cette publication contient de nombreux tableaux relatifs à la situation, au 31 décembre 1893, des réseaux des voies ferrées de la Métropole, de l'Algérie, des colonies et des pays de protectorat, ainsi que les renseignements statistiques sur les tramways français.

De ce volumineux document nous nous bornons à extraire les données suivantes :

La longueur des lignes d'intérêt général concédées à titre définitif, qui, au 31 décembre 1892, était de 39 069 kilomètres, s'accroît en 1893 de 452 kilomètres, dont 70 proviennent de concessions éventuelles rendues définitives.

Les chemins de fer d'intérêt local ont donné lieu à la concession de 131 kilomètres de lignes nouvelles.

Aucune concession nouvelle de chemins de fer industriels n'a été faite en 1893.

En résumé, la longueur totale concédée passe de 47 536 à 47 814 kilomètres.

Les tramways ont donné lieu à des concessions, dont la longueur s'élève à 649 kilomètres ; ce qui porte à 2 710 kilomètres la longueur totale du réseau concédé.

La longueur des lignes livrées à l'exploitation en 1893 se chiffre par un total de 928 kilomètres, portant l'ensemble du réseau exploité à 39357 kilomètres. Les tramways s'accroissent de 138 kilomètres et atteignent au total 1669 kilomètres.

Voici quelques données sur le capital réalisé et sur les dépenses de premier établissement.

		Francs.
		—
Pour les compagnies principales	actions réalisé s'élève à	1 469 894 564
le capital	obligations — à	11 355 142 054
Pour les compagnies secondaires	actions — à	88 128 000
le capital	obligations — à	114 492 039
		—
Capital réalisé pour l'ensemble des compagnies d'intérêt général		13 027 656 657
		—
Les sommes employées. en 1893, pour l'amortissement du capital actions . .		4 330 000
— — — — — obligations.		95 143 094
		—
Total.		99 473 094
		—
D'autre part, le compte courant de la garantie d'intérêt se solde. au 31 décembre 1893, pour le réseau d'intérêt général à		596 406 410
Les dépenses de premier établissement du réseau d'intérêt général s'élevaient, au 31 décembre 1892, à		15 213 326 419
A ces dépenses, l'État et les localités ont participé pour		4 343 939 877
Cette participation représente, par kilomètre.		121 519

Les produits nets de l'exploitation des chemins de fer d'intérêt général se sont élevés en 1893 à 514 066 081 fr., accusant une diminution de 315 144 8 fr. par rapport aux produits nets de l'année précédente.

Les différences entre les produits nets et les charges des capitaux engagés par les compagnies des chemins de fer d'intérêt général se chiffrent en 1893 par une insuffisance de 45 436 181, supérieure de 9 448 660 fr. à celle de l'année précédente.

Signalons pour mémoire, une série de tableaux consacrés aux chemins de fer d'intérêt local et aux tramways de l'Algérie, des colonies et des pays de protectorat.

Le *Journal officiel* du 3 décembre 1894 fournit les résultats de l'exploitation des chemins de fer français d'intérêt local et des tramways pendant le premier semestre de 1894.

		Kilomètres.
		—
Pour les chemins de fer d'intérêt local, la longueur exploitée au 30 juin 1894 est de . . .		3 658
A la même date de 1893, elle était de		3 411
		—
		Francs.
		—
Les dépenses de premier établissement s'élevaient, à la fin du 1 ^{er} semestre de 1894, à .		344 408 661
Et à la fin du semestre correspondant de 1893, à		325 604 645
Les recettes du 1 ^{er} semestre 1894 s'élèvent à		7 702 276
Les dépenses — — — à		6 883 571
		—
Le produit net ressort à . . .		818 705

Ce qui donne, pour une longueur moyenne de 3599 kilomètres, un produit net kilométrique de 227 fr. en 1894, contre 196 fr. pendant le premier semestre de 1893.

Le réseau des tramways passe de 1 605 kilomètres en 1893 à 1 795 kilomètres en 1894.

Les dépenses d'établissement qui étaient de 197 333 829 en 1893 s'élèvent à 211 278 717 fr. en 1894.

		Francs.
		—
Les recettes d'exploitation du 1 ^{er} semestre 1894 s'élèvent à		24 245 546
Les dépenses correspondantes étant de		22 444 656
		—
Le produit net ressort à . . .		1 800 890

Soit à 1 023 fr. par kilomètre de la longueur moyenne exploitée en 1894 contre 1 572 fr. des recettes nettes kilométriques réalisées pendant le premier semestre de 1893.

Le *Journal officiel* du 19 janvier 1895 donne le tableau des recettes de l'exploitation des chemins de fer d'intérêt général pendant les trois premiers trimestres de l'année 1894.

D'après ce tableau, la longueur exploitée au 30 septembre 1894 est de 36 330 kilomètres contre 35 738 kilomètres à la même époque de 1893.

Les recettes pour cette période sont de 893 019 399 fr. en 1894 contre 879 357 774 fr. en 1893.

ÉTRANGER. — a) *Situation du réseau européen* — Le Ministère des travaux publics (direction des chemins de fer) a publié dans le *Journal officiel* du 4 décembre 1894 les renseignements statistiques concernant les ouvertures des chemins de fer, en 1893, dans tous les pays de l'Europe et un tableau d'ensemble sur la situation du réseau européen au 31 décembre 1893.

D'après ce tableau, la longueur totale des voies ferrées livrées à l'exploitation à la date précitée s'élève à 238 606 kilomètres. Il s'ensuit que l'Europe possède 2,4 kilomètres par myriamètre carré de sa superficie et de 6,5 kilomètres de chemins de fer par 10 000 habitants.

La longueur totale du réseau européen se répartit comme il suit :

Kilomètres.		Kilomètres.	
Allemagne.	44 827	Espagne.	11 435
France	39 357	Suède.	8 782
Russie	33 451	Belgique.	5 473
Grande-Bretagne . . .	33 170	Suisse	3 532
Autriche-Hongrie. . .	29 160	Pays-Bas.	3 096
Italie.	14 184	Autres pays	12 139

La France, qui occupe la seconde place, comme longueur absolue de son réseau, n'a que le 6^e rang si l'on compare le développement de chaque réseau avec la superficie du pays correspondant.

Si l'on examine l'étendue du réseau par rapport à la population de chaque pays, on constate que la France possède 10,3 kilomètres par 10 000 habitants. Elle est précédée à cet égard par la Suède (18,3) et la Suisse (11,9) et suivie par : l'Allemagne (8,9), la Grande-Bretagne et la Belgique, chacune avec (8,8), et par l'autriche-Hongrie (6,7). Parmi les principaux pays européens le minimum apparaît en Russie avec 3,3 kilomètres, venant après l'Italie qui a 4,5 kilomètres par 10 000 habitants.

La longueur des lignes ouvertes en 1893 se répartit ainsi :

Kilomètres.		Kilomètres.	
Allemagne.	650	Espagne.	646
France	928	Suède.	323
Russie	1 825	Belgique.	130
Grande-Bretagne . . .	291	Suisse	77
Autriche-Hongrie . . .	735	Pays-Bas	38
Italie.	516	Autres pays	221

La longueur totale, mise en exploitation en 1893, s'élève donc à 6 380 kilomètres et dépasse de plus de 2 000 kilomètres les longueurs correspondantes de chacune des deux années précédentes.

Cette recrudescence dans la construction peut être attribuée en grande partie aux efforts de plusieurs pays pour encourager, par une nouvelle législation et le concours financier de l'État, la création des réseaux de chemins de fer à petit trafic.

Comparaison entre les réseaux : allemands, anglais et français pour la période triennale 1890-1892. — Les renseignements qui suivent sont extraits d'une publication intitulée : *Archiv für Eisenbahnwesen*, émanée du Ministère prussien des travaux publics (décembre 1894).

L'Allemagne possédait à la fin de 1892 un réseau de 42964 kilomètres surpassant celui de l'Angleterre de 10261 et celui de la France de 4544 kilomètres.

Pendant la période triennale considérée, le premier de ces pays a gagné 1085 kilomètres (soit 2,6 p. 100), le second 406 (soit 1,3 p. 100) et le troisième 1751 kilomètres (soit 4,8 p. 100).

Le capital consacré à la construction des voies ferrées se chiffrait à la même époque pour l'Allemagne à 13562 millions de francs, soit par kilomètre à 316499 fr. ; pour l'Angleterre à 23608 millions de francs, soit à 721920 fr. par kilomètre et pour la France à 15281 millions de francs, soit à 397472 fr. par kilomètre.

La situation du matériel roulant au 31 décembre 1892 était la suivante :

	Allemagne.	Angleterre.	France.
Locomotives	15 475	17 439	10 069
— par kilomètre	3,58	5,33	2,62
Voitures { de voyageurs	28 901	40 079	24 659
{ par 10 kilomètres	6,69	12,26	6,42
{ de marchandises	308 336	602 788	267 838
{ par 10 kilomètres	71,4	183,3	69,8

L'accroissement du matériel roulant pendant la période triennale examinée était :

	Locomotives.	Voitures de voyageurs.	Voitures de marchandises.
En Allemagne	1287 (9,1 p. 100)	2502 (9,5 p. 100)	20632 (7,2 p. 100)
En Angleterre	1202 (7,4 —)	3001 (8,1 —)	48397 (8,7 —)
En France.	155 (1,6 —)	1337 (5,7 —)	7400 (2,8 —)

Les revenus des voies ferrées en 1892 étaient (en millions de francs pour les totaux et en francs pour les moyennes) :

	Allemagne.	Angleterre.	France.
Recettes { des voyageurs et bagages.	458	891	476
{ par kilomètre	10 874	27 262	12 504
{ des marchandises.	1 141	1 071	690
{ par kilomètre	26 706	32 770	18 146
Revenus { bruts.	1 681	2 052	1 199
{ par kilomètre	39 241	62 756	31 494

Tandis qu'en Allemagne et en Angleterre le revenu brut kilométrique montait, pendant la période triennale, de 0,5 p. 100 et de 1,4 p. 100, il diminuait en France de 2,1 p. 100.

Les recettes kilométriques provenant des voyageurs ont diminué pendant la même période de 0,3 p. 100 en Allemagne et elles ont augmenté de 2,6 p. 100 en Angleterre et de 1,4 p. 100 en France.

Les recettes kilométriques des marchandises ont augmenté de 0,6 en Allemagne et de 0,3 en Angleterre en diminuant en France de 2,9 p. 100.

Les dépenses par kilomètre de la longueur moyenne exploitée s'élevaient en 1892 : pour l'Allemagne à 24427, pour l'Angleterre à 34950 et pour la France à 17767 fr.

Respectivement pour ces trois pays l'accroissement des dépenses kilométriques pendant la période triennale était de 3,8 p. 100, de 4,5 p. 100 et de 4,2 p. 100.

Le rendement kilométrique en 1892 était de 14508 fr., de 27806 fr. et de 13726 fr. Ce même rendement a baissé par rapport à l'année 1890 de 5,1, de 2,3 et de 9,2 p. 100 dans chacun des trois pays considérés.

Enfin la rémunération du capital engagé était en 1892 de 4,56, — 3,85 et 3,42 p. 100, contre 4,86, — 4,10 et 3,75 p. 100 en 1890.

Notons que les données relatives au réseau allemand ne s'appliquent qu'aux chemins de fer à voie normale, tandis qu'elles embrassent en France le réseau entier, y compris les chemins de fer à voie étroite, dont la longueur s'élevait au 31 décembre 1892 à 2622 kilomètres.

Mentionnons en terminant deux statistiques officielles récemment parues à l'étranger.

b) *Autriche*. — Le département de la statistique du Ministère du commerce vient de publier dans le 3^e fascicule du 57^e volume des *Renseignements sur l'industrie, le commerce et les transports*, les statistiques relatives à l'exploitation du réseau autrichien en 1893.

Nous nous bornons à en extraire les données récapitulatives ci-après :

	1893.	1892.	Différence.
	—	—	—
Longueur exploitée (kilom.). . .	16 942	16 685	+ 257
Nombre de voyageurs	97 305 486	92 074 080	+ 5 231 406
Nombre de tonnes transportées .	90 903 517	85 271 793	+ 5 631 724

d) *Bavière*. — Du *Rapport officiel* sur les voies de communication de la Bavière en 1893 nous extrayons :

	1893.	1892.	Différence.
	—	—	—
Longueur exploitée.	5 034	4 963	+ 71
Voyageurs kilométriques. .	948 024 302	893 122 142	+ 54 902 160
Tonnes kilométriques. . .	1 914 062 621	1 811 137 291	+ 102 925 330

NAVIGATION MARITIME. — *France*. — Le douzième fascicule de la publication de l'administration des douanes, intitulée *Documents statistiques sur le commerce de la France*, vient de paraître. Il donne les résultats provisoires afférents au commerce et à la navigation pendant l'année 1894.

Commerce extérieur. — En ce qui concerne l'ensemble du mouvement des échanges, on constate un faible relèvement des importations et des exportations par rapport à l'année 1893, mais les chiffres de 1894 restent encore bien au-dessous des résultats correspondants de 1892.

Voici comment se résument, en millions de francs, les données de l'administration :

	1894.	1893.	1892.
	—	—	—
	Millions.		
Importations	4 119	3 854	4 188
Exportations	3 275	3 257	3 461
Ensemble	7 394	7 111	7 649

Les augmentations à l'importation sont fournies par les achats d'objets d'alimentation et les matières premières nécessaires à l'industrie.

A l'exportation les matières nécessaires à l'industrie sont en augmentation, les produits fabriqués sont toujours en diminution.

Navigation avec l'étranger, les colonies et la grande pêche. — Le tonnage total des navires chargés qui ont fréquenté nos ports pendant l'année 1894 dépasse de 481 000 tonneaux le chiffre correspondant de 1893. Malheureusement, cette augmentation revient entièrement au pavillon étranger, le pavillon national a continué à perdre du terrain.

Étranger. — a) *Etats-Unis.* — D'après le dernier fascicule de la publication officielle intitulée : *Summary statement of the imports and exports of the United-States*, les résultats du commerce extérieur de l'Union pendant les trois derniers exercices se résument comme il suit :

	Exportations.	Importations.
	—	—
	Dollars.	
1893-1894. . . .	892 140 572	654 994 622
1892-1893. . . .	847 665 194	866 400 922
1891-1892. . . .	1 030 278 148	827 402 462

b) *Grande-Bretagne.* — Nous extrayons du Rapport du *Board of Trade* sur le commerce extérieur du Royaume-Uni les données suivantes :

		Livres sterling.
		—
La valeur des exportations et des importations réunies s'élevait en	1893 à. . .	622 782 800
	1894 à. . .	624 699 700
Soit une augmentation, à l'avantage de 1894, de. .		1 916 900

Les importations ont atteint, en 1894, 408 505 700 livres sterling, en augmentation de 3817 500 livres sterling. Les exportations n'étaient que de 216 194 009 livres sterling, soit en diminution de 1 900 600 livres sterling, par rapport à l'année 1893.

NAVIGATION INTÉRIEURE. — *France.* — Le *Journal officiel* du 1^{er} février publie le relevé du mouvement de la navigation intérieure pendant le mois de novembre dernier. Cette statistique accuse une augmentation de 7 p. 100 par rapport au mois de novembre 1893. Pour l'ensemble des onze mois, l'augmentation de tonnage ressort à 8 p. 100. L'année aura été favorable à l'industrie des transports fluviaux.

Voici les résultats d'ensemble pour les onze mois de chacune des deux années 1894 et 1893 :

	Canaux.	Rivieres.
	—	—
	Tonnes.	
Onze premiers	1894.	14 558 081
mois de		10 380 099
	1893.	13 630 708
Différence en faveur de 1894. . . .	927 373	894 361

La plus grosse part de l'accroissement constaté en 1894 revient aux voies navigables des régions du Nord et de l'Est.

Étranger. — a) *Russie* — D'après le 36^e volume du *Recueil* du Ministère des voies de communication, paru récemment, le poids total des marchandises transportées sur le réseau fluvial de l'Empire, à l'exception de la Pologne, de la Finlande et du Caucase, s'élevait :

	Poids.
	—
En 1892, à	1 022 200 000 (16 743 636 tonnes)
En 1891, à	1 036 600 000 (16 979 508 —)
(1888-1892), à	1 071 500 000 (17 551 170 —)

Le poids transporté en 1892 a donc diminué de 1,4 p. 100 par rapport à 1891 et de 4,6 p. 100 par rapport à la moyenne de la période quinquennale précédente.

Le parcours total des marchandises était de 678 milliards de poudo-verstes (11 865 millions de tonnes kilométriques), c'est-à-dire 82 p. 100 du parcours total des marchandises sur le réseau des voies ferrées.

HERTEL.
