

JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

HERTEL

Chronique des transports

Journal de la société statistique de Paris, tome 38 (1897), p. 138-140

http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1897__38__138_0

© Société de statistique de Paris, 1897, 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 1897. — Chemins de fer.

FRANCE. — Dans le courant du mois dernier, le ministère des travaux publics a mis en distribution la *Statistique des chemins de fer français (documents principaux)*. Les données de ce volume se rapportent aux résultats de l'année 1895.

Comme nos chroniques antérieures le faisaient prévoir, l'exercice en question a été plus productif que le précédent, surtout en ce qui concerne notre réseau d'intérêt général.

L'amélioration signalée déjà à propos du trafic de l'année 1894 persiste et s'accroît ; les données récapitulatives suivantes permettent de s'en rendre compte :

Années.	Longueur moyenne exploitée en kilomètres.	Milliers de voyageurs		Milliers de tonnes transportées	
		a toute distance.	à un kilomètre.	a toute distance.	a un kilomètre.
1895. . .	36 240	348 852	10 656 999	100 834	12 898 456
1894. . .	35 971	336 544	10 330 605	99 105	12 482 482
Différence.	+ 269	+ 12 308	+ 326 394	+ 1 729	+ 415 974

La circulation s'est donc accrue notablement. Ce trafic a donné lieu aux recettes et dépenses suivantes, exprimées en millions de francs :

Années.	Recettes des voyageurs.	Recettes de la petite vitesse.	Total des recettes.	Total des dépenses.	Produit net de l'exploitation.
1895. . . .	411	700	1 263	684	578
1894. . . .	401	685	1 234	688	541
Différence. .	+ 10	+ 15	+ 29	— 4	+ 37

Comme conséquence de ces résultats relativement satisfaisants, le coefficient d'exploitation, qui était de 55,4 en 1894, s'est abaissé à 53,6 p. 100 en 1895. Le relèvement du produit net est d'autant plus remarquable que, pendant les années qui suivirent l'introduction du nouveau régime douanier, ce produit était continuellement en baisse jusqu'à l'exercice 1894. Il faut noter également que les dépenses kilométriques de l'exploitation, qui s'accroissaient d'année en année pendant la période comprise entre 1888 et 1894, s'abaissent depuis ce dernier exercice. Elles étaient de 17 643 fr. en 1888, de 19 549 fr. en 1893, de 19 127 fr. en 1894 et elles se sont abaissées à 18 668 fr. en 1895.

En Prusse, la dépense d'exploitation du réseau d'Etat s'élevait, pendant l'exercice terminé au 31 mars 1896, à 25 367 fr. par kilomètre, et, malgré l'importance de ce chiffre, le ministre des travaux publics du royaume a déclaré tout récemment, dans les débats parlementaires sur le budget des chemins de fer, que la réduction de cette dépense pour l'avenir ne pourrait être bien notable. La comparaison de ce chiffre avec le nôtre prouve éloquentement que nous exploitons notre réseau à meilleur compte ; mais il faut avouer, en passant, que nos voyageurs, surtout sur les lignes de la banlieue parisienne, ne jouissent pas du confort que l'on constate sur le réseau prussien. Considérant que les dépenses destinées à assurer la commodité et même le confort raisonnable constituent un élément minime dans les frais d'exploitation, il y a lieu de se demander si cette économie est judicieuse.

Cette digression faite, examinons sommairement les autres données, relatives à la situation financière de notre réseau d'intérêt général et notamment : les dépenses de

premier établissement, le compte courant de la garantie d'intérêt et les différences entre les produits nets et les charges des capitaux engagés par les compagnies concessionnaires.

Les dépenses de premier établissement de nos lignes d'intérêt général, y compris les chemins non concédés, s'élevaient, au 31 décembre 1894, à 15 597 millions de francs, contre 15 438 millions à la même date de l'année précédente. A ces dépenses, l'État et les localités ont participé pour 123 686 fr. par kilomètre et les compagnies pour 306 042 fr. ; les chiffres correspondants de l'année précédente étaient de 121 873 et 304 437 fr.

Le compte courant de la garantie d'intérêt indique que les avances faites aux compagnies concessionnaires des lignes d'intérêt général s'élevaient, au 31 décembre 1895, à 887 802 228 fr. ; les versements ou remboursements des compagnies atteignaient, à la même date, 11 024 762 fr. ; la différence due par les compagnies était par conséquent de 876 777 466 fr.

En ce qui concerne les différences entre les produits nets et les charges des capitaux engagés par les compagnies concessionnaires, il y a lieu de noter une amélioration très sensible. En effet, tandis que, depuis 1891, ces différences se traduisaient annuellement par des insuffisances s'élevant en chiffres ronds à 21 millions de francs en 1892, 29 en 1893, et 6 millions de francs en 1894, elles accusent en 1895 des excédents d'environ 21 millions de francs.

L'amélioration de la situation est donc indéniable, mais peut-on en conclure que c'est le commencement de la réalisation des prévisions d'un célèbre publiciste allemand, M. de Kaufmann, contenues dans son dernier ouvrage, qui a paru il y a quelques mois sous le titre : *Politique française en matière de chemins de fer* (1).

Dans cet ouvrage retentissant, dont la lecture est à recommander surtout aux détracteurs intransigeants de notre régime des voies ferrées, l'auteur établit par un calcul de probabilité que, par suite de l'accroissement des produits nets du réseau de nos grandes compagnies, les avances du Trésor cesseront complètement entre 1915 et 1927 ; qu'à l'expiration des concessions (1950-1960), les dettes des compagnies seront amorties, les avances faites par le Trésor complètement remboursées par quatre de nos grandes compagnies et partiellement par les autres, et que, finalement, grâce aux bénéfices résultant de la participation de l'État aux produits nets des compagnies pendant une longue période, ce dernier entrera en possession du réseau prospère et libre de toute charge.

Les déductions de cette nature, si raisonnées et impartiales qu'elles soient, n'étant pas du domaine de la statistique, on se borne à signaler l'ouvrage de M. Kaufmann, qui a soulevé en Allemagne de nombreuses critiques (2), et dont les conclusions, basées sur la comparaison des faits statistiques afférents à nos chemins de fer et à ceux de l'Allemagne, sont en général très favorables à notre régime.

Après cette digression, qui peut se justifier par le caractère bibliographique de nos chroniques, on passera en revue quelques-unes des statistiques étrangères récentes, fort nombreuses à cette époque de l'année.

ÉTRANGER. — a) *Autriche-Hongrie*. — L'Union des administrations des chemins de fer allemands vient de publier le 46^e volume de sa statistique annuelle, relatif à l'exercice 1895.

Nous nous bornons à en extraire les données récapitulatives ci-après, qui se rapportent aux réseaux cis et transleithan réunis :

	1895.	1894.	Différence.
Longueur moyenne exploitée (kilomètres)	28 663	27 933	+ 730
Dépense d'établissement par kilomètre (francs) . . .	274 557	277 056	— 2 499
Nombre de voyageurs à un kilomètre (en millions) . .	5 800	5 577	+ 223
— de tonnes kilométriques (en millions)	11 452	11 335	+ 117
Recette brute kilométrique (francs)	26 603	26 761	— 158
Produit net kilométrique (francs)	12 086	13 051	— 965

L'année considérée est donc moins prospère que l'exercice précédent. Les dépenses d'exploitation ont augmenté de 741 fr. par kilomètre ; il s'ensuit que la rémunération du capital de premier établissement, qui était de 5,5 p. 100 en 1894, s'abaisse à 4,4 p. 100.

(1) *Die Eisenbahnpolitik Frankreichs*, von Richard v. Kaufmann. 2 volumes. Stuttgart, 1896.

(2) Entre autres dans la publication du Ministère prussien des travaux publics intitulée : *Archiv für Eisenbahnwesen*. Fascicule n° 1, 1897, paru en février dernier.

Signalons qu'en ce qui concerne les transports par terre et par eau en Hongrie, on trouvera des renseignements très amples et fort bien coordonnés dans l'*Annuaire statistique*, publié en allemand et en hongrois par le Bureau royal de la Statistique, à Buda-pest. Le troisième volume de cette publication, récemment paru, se rapporte à l'année 1895.

b) *Prusse*. — Nous extrayons du rapport de l'Administration du réseau des chemins de fer de l'État prussien, paru au commencement de cette année, les renseignements suivants sur les résultats des exercices 1895-1896 et 1894-1895 :

	1895-1896.	1894-1895.	Différence.
Longueur moyenne exploitée (kilomètres). . . .	27 000	26 151	+ 849
Nombre de voyageurs à toute distance (milliers). . .	397 760	360 916	+ 36 844
— à un kilomètre (milliers)	9 439 537	8 585 956	+ 853 601
Nombre de tonnes à toute distance (milliers) . . .	153 148	154 307	— 1 159
— à un kilomètre (milliers)	17 870	17 511	+ 359
Recette kilométrique (marks)	38 468	36 555	+ 1 913
Dépense d'exploitation par kilomètre (marks) . . .	21 094	21 817	— 723
Produit net kilométrique (marks).	17 374	14 738	+ 2 636

La situation, comme on voit, est très prospère. L'amélioration notable du dernier exercice par rapport au précédent doit être attribuée dans une certaine mesure à la réforme de l'Administration du réseau d'État, introduite depuis le 1^{er} avril 1895. Cette réforme, basée sur le principe de la décentralisation, a permis de diminuer le personnel du réseau d'environ 3 000 employés et de réaliser d'autres économies.

Quoi qu'il en soit, le coefficient d'exploitation, qui est considéré habituellement comme le critérium, sinon unique du moins principal, de la bonne gestion d'un réseau, s'est notablement amélioré. Il était de 59,68 pendant l'exercice précédent, et n'est que de 54,83 pour le dernier. Il s'ensuit que le rapport pour cent du produit net au capital d'établissement s'améliore remarquablement; il atteint le chiffre de 6,75 contre 5,66 afférent à l'exercice précédent.

c) *Norvège*. — Nous empruntons à la statistique officielle des chemins de fer de ce pays, relative à l'exercice 1895-1896, les données suivantes :

Périodes.	Longueur moyenne kilométrique.	Voyageurs kilométriques (millions).	Tonnes kilométriques (millions).	Recette brute kilométrique (francs).	Produit net kilométrique (francs).
—	—	—	—	—	—
1895-1896. . .	1 750	160	122	8 458	2 180
1894-1895. . .	1 709	146	108	7 911	1 759
Différence. . .	+ 41	+ 14	+ 14	+ 547	+ 421

Le petit réseau norvégien comprend 730 kilomètres à voie normale; le reste de ses chemins de fer est à voie étroite, dont l'écartement varie entre 1^m,067 et 0^m,75.

d) *Roumanie*. — Voici quelques données sur les résultats de l'exploitation du réseau d'État de ce royaume. On les a extraites du dernier volume de la statistique de l'Union des Administrations des chemins de fer allemands, dont ce réseau fait partie :

	1895.	1894.	Différence.
Longueur moyenne exploitée (kilomètres)	2 480	2 459	+ 21
Nombre de voyageurs à un kilomètre (milliers) . .	372 828	387 374	— 14 546
Nombre de tonnes à un kilomètre (milliers) . . .	532 908	585 591	— 52 683
Recette brute kilométrique (francs).	17 796	18 817	— 1 021
Dépense d'exploitation kilométrique (francs) . . .	13 322	13 795	— 473
Produit net kilométrique (francs)	4 474	5 022	— 548

On constate une dépression générale du trafic de ce petit réseau. La rémunération du capital de premier établissement, qui était de 1,99 p. 100 en 1894, baisse à 1,58 en 1895.

HERTEL.

Le Gérant, O. BERGER-LEVRAULT.