

JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

HERTEL

Chronique des transports

Journal de la société statistique de Paris, tome 38 (1897), p. 240-245

http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1897__38__240_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/>

VI.

CHRONIQUE DES TRANSPORTS.

2^e Trimestre 1897. — Transports par eau.

Navigation maritime. — **France.** — Le dernier fascicule de la publication périodique de la Direction générale des douanes intitulée « Documents sur le commerce de la France » se rapporte au mois de mai ; elle donne par conséquent le résumé des mouvements de la navigation internationale pendant les cinq premiers mois de l'année. Les résultats que nous y relevons ne sont pas de nature à calmer les plaintes que fait entendre

(1) *Die Arbeiterversicherung in den Europäischen Staaten.*

(2) M. le Dr Bodiker a eu récemment l'occasion, dans une réunion que les délégués de l'Association centrale des industriels allemands ont tenue à Berlin les 3 et 4 février 1897, de signaler que les recours des chefs d'entreprises contre les décisions d'ordre administratif des corporations d'assurance n'avaient pas atteint en 1896 1 p. 1 000 exploitations en matière d'attribution d'un coefficient de risques à chaque entreprise (moins de 400 recours pour un demi-million d'entreprises) ; il se félicitait hautement de ce résultat, qu'il citait comme un des plus heureux de la législation allemande.

de toute part notre commerce maritime. Ils montrent que ce commerce reste stationnaire, et comme cette stagnation dure depuis 1891, on s'explique les inquiétudes qu'elle a fait naître dans le pays.

Pendant l'année 1891, qui a précédé l'inauguration du nouveau régime économique, le tonnage de jauge des navires chargés entrés et sortis avait été de 25 135 485 tonneaux; le tonnage de la même navigation, en 1896, ne s'est élevé qu'à 24 138 037 tonneaux. Quant à la part des pavillons, on constate qu'elle a peu varié. Le pavillon français a couvert 35 p. 100 du tonnage de la navigation avec l'étranger pendant l'année 1891 et cette part a été de 36 p. 100 en 1896. Les encouragements accordés à la marine marchande par la loi du 30 janvier 1893 ne paraissent pas avoir produit les résultats que le législateur en attendait.

Les chiffres afférents aux cinq premiers mois de l'année courante comparés avec ceux de la période correspondante de 1896 font ressortir une augmentation insignifiante. Voici cette comparaison :

Tonnage de jauge des navires chargés entrés et sortis pendant les cinq premiers mois :

De 1897. . . .	9 543 046 tonneaux
De 1896. . . .	9 488 296 —
Différence. . .	54 750 tonneaux

Dans ce tonnage, la part du pavillon français reste égale à 36 p. 100.

Si l'on examine séparément le mouvement de nos ports principaux, on constate que, dans ceux qui servent de tête de ligne des services postaux, le tonnage reste sensiblement stationnaire, et qu'il est en décroissance dans les autres.

Au nombre des ports de la première catégorie, nous mentionnerons le Havre, dont le tonnage de jauge est en très faible augmentation avec 1 446 632 tonneaux. A Marseille, le même tonnage atteint 2 794 952 tonneaux, avec 5 p. 100 d'accroissement; dans le port de Bordeaux, il est de 717 527 tonneaux contre 717 267 pendant la même période de 1896.

Dans la seconde catégorie de ports le même tonnage se chiffre par 714 151 tonneaux à Dunkerque, 370 408 tonneaux à Rouen et 447 808 à Cette; les diminutions, par rapport au tonnage de la période correspondante de 1896, ressortent respectivement à 9, 13 et 16 p. 100.

Il s'ensuit que la reprise, tant attendue, ne s'annonce guère pour l'année courante, car la faible amélioration constatée pour le Havre et Marseille peut, au point de vue commercial, n'avoir qu'une valeur illusoire, vu que la jauge des navires affectés aux services postaux de ces ports entre en ligne de compte, quelle que soit l'importance de leur car-gaison.

Étranger. — a) *Allemagne.* — L'Office impérial de statistique vient de publier, à Berlin, le second volume de la statistique trimestrielle de l'année courante. Entre autres matières, on y trouve un résumé de la statistique du mouvement maritime de l'empire en 1895. Le volume précédent, paru il y a trois mois, contient des renseignements sur la situation de la flotte marchande de l'Allemagne, au 1^{er} janvier 1896, et résume les modifications survenues dans l'effectif et le tonnage de jauge de cette flotte pendant vingt années écoulées. Nous extrayons de ces publications les renseignements qui suivent :

L'effectif de la marine marchande se composait, au 1^{er} janvier 1896, de 3 592 navires, dont la jauge nette était de 1 502 044 tonneaux. La comparaison de cette situation, avec celle d'il y a vingt ans, fait constater la décroissance constante du nombre de navires et l'accroissement de leur tonnage de jauge. Depuis l'année 1875, l'effectif de la flotte marchande a diminué de 1 010 unités, tandis que la jauge nette de cet effectif a augmenté de 433 661 tonneaux. Les faits analogues se produisent, du reste, dans tous les pays, depuis que la navigation à vapeur prend de l'extension. Le nombre de vapeurs allemands n'atteignait, en 1875, que 6,5 p. 100 de l'effectif total de la flotte marchande; en 1896, ce rapport est de 29,7 p. 100, et le tonnage de jauge de l'ensemble de vapeurs est de 58,6 p. 100 de la jauge de la flotte marchande entière, au lieu de 17,8 p. 100, chiffre de l'année 1875.

Les données suivantes représentent le mouvement commercial total dans les ports allemands pendant les années 1895 et 1894.

Navires chargés et sur lest réunis :

Années.	A l'entrée.		A la sortie.	
	Nombre.	Tonnage de jauge.	Nombre.	Tonnage de jauge.
		Tonneaux.		Tonneaux.
1895. . . .	66 688	15 183 222	67 142	15 285 527
1894. . . .	71 453	15 856 968	71 965	15 873 923
Différence.	— 4 765	— 673 746	— 4 823	— 588 396

Navires chargés :

1895. . . .	57 436	14 225 271	49 948	10 227 895
1894. . . .	60 732	14 755 743	53 625	10 733 498
Différence.	— 3 296	— 530 472	— 3 677	— 505 603

Comme on voit, la diminution du trafic maritime, en 1895, est très sensible; les chambres allemandes de commerce l'attribuent principalement à la dépression générale du commerce maritime pendant l'année 1895, à la longue durée de l'hiver et à la concurrence croissante des ports russes de la Baltique.

Les chiffres ci-dessous permettent de constater dans quelle mesure la dépression accusée plus haut affecte le mouvement du commerce extérieur de l'empire :

Navires allemands et étrangers réunis :

Années.	A l'entrée.		A la sortie.	
	Nombre.	Tonnage de jauge.	Nombre.	Tonnage de jauge.
		Tonneaux.		Tonneaux.
1895. . .	26 411	11 922 432	26 327	12 035 632
1894. . .	26 720	12 240 764	26 608	12 263 287
Différence.	— 309	— 318 332	— 281	— 227 655

Navires étrangers :

1895. . .	16 265	6 915 038	16 136	6 893 467
1894. . .	16 673	7 176 083	16 607	7 156 142
Différence.	— 408	— 261 045	— 471	— 262 675

On ajoutera, pour terminer, que dans le mouvement du commerce extérieur de l'Allemagne, notre pavillon occupait le 7^e rang, en couvrant ensemble, à l'entrée et à la sortie des ports de l'empire, 194 navires, qui jaugeaient 154 984 tonneaux. Les chiffres correspondants de l'année précédente étaient : 241 navires et 183 835 tonneaux. Le mouvement entre nos ports et ceux d'Allemagne est accusé, en 1895, par 220 navires de provenance française, jaugeant 154 682 tonneaux, et par 237 navires, jaugeant 144 195 tonneaux, à destination de notre pays.

b) *États-Unis.* — Le dernier volume de la publication annuelle du Département des finances de l'Union, intitulée « Statistical Abstract of the United-States », contient des renseignements sur les échanges et le mouvement maritime pendant l'exercice terminé le 30 juin 1896.

D'après les données de cette statistique, les importations et les exportations réunies ont atteint, en 1896, une valeur de 8 311 millions de francs contre 7 697 millions pendant l'exercice précédent. Dans ces totaux, les importations figuraient pour 3 898 millions en 1896 et pour 3 660 en 1895 et les exportations correspondantes étaient de 4 413 et de 4 037 millions de francs. Pour se rendre compte du développement du commerce extérieur de l'Union en 50 années, il suffit de comparer les données ci-dessus avec celles

afférentes à l'année 1847, qui se chiffraient par 612 millions de francs comme importations et 783 millions comme exportations. Le total des échanges n'était donc que de 1 395 millions de francs. La rapidité prodigieuse de ce développement commercial est de nature à rendre jaloux même les Anglais, qui constatent avec fierté, à propos du jubilé de la reine, que la valeur de leurs importations et exportations réunies a plus que sextuplé de 1840 à 1895; elle s'élevait à 2 825 millions de francs il y a 55 ans et elle a atteint, en 1895, 17 575 millions.

Les rapports pour cent de la valeur des échanges avec l'Europe aux montants totaux du commerce extérieur de l'Union étaient, en 1896, de 53,7 pour les importations et de 76,3 pour les exportations; les rapports correspondants, pour l'exercice précédent, étaient de 52,4 et 77,7.

La participation de principaux pays d'Europe au mouvement du commerce extérieur des États-Unis ressort des données suivantes, exprimant la valeur des échanges en millions de dollars :

	Grande-Bretagne.		France.		Allemagne.	
	1896.	1895.	1896.	1895.	1896.	1895.
Importations aux États-Unis .	170	159	94	81	66	62
Exportations des États-Unis .	406	387	98	92	47	45
Totaux. . .	576	546	192	173	113	107

Le commerce extérieur de l'Union a donné lieu à un mouvement maritime, dont le tonnage de jauge, à l'entrée et à la sortie des ports américains, est résumé ainsi :

Années.	Entrée.		Sortie.	
	Navires indigènes.	Navires étrangers.	Navires indigènes.	Navires étrangers.
	Tonneaux.		Tonneaux.	
1896	3 673 487	13 779 481	3 741 069	14 077 721
1895	3 676 651	13 048 696	3 615 658	13 407 987

Au point de vue du tonnage notre pavillon occupe, comme l'année précédente, le 5^e rang parmi les pavillons étrangers. Il couvrait, en 1896, à l'entrée, 345 616 tonneaux et, à la sortie, 347 557. Le tonnage correspondant de l'exercice précédent était de 359 387 et 361 989 tonneaux.

Les navires de provenance française jaugeaient, en 1896, 435 777 tonneaux contre 481 120 en 1895. La jauge des navires à destination de nos ports était de 749 120 tonneaux en 1896 et de 813 110 tonneaux l'année précédente.

Enfin, l'effectif de la flotte marchande des États-Unis se décomposait comme il suit :

Années.	Navires à voiles et à vapeur.		Navires à vapeur.	
	Nombre.	Tonnage de jauge.	Nombre.	Tonnage de jauge.
		Tonneaux.		Tonneaux.
1896	22 908	4 703 880	6 595	2 307 208
1895	23 240	4 635 960	6 534	2 212 801

Dans le tonnage de jauge total, le tonnage des navires au long cours entre pour 829 833 tonneaux Morsom en 1896, et pour 822 347 en 1895.

c) *Mouvement et recettes du canal maritime de Kiel.* — Pour terminer cette revue sommaire des statistiques maritimes les plus récentes, nous extrayons, d'un relevé qui vient d'être publié dans la statistique trimestrielle allemande, quelques renseignements sur le tonnage du canal maritime de l'Empereur-Guillaume. Cet extrait peut avoir quelque intérêt au moment où la création des voies maritimes est à l'ordre du jour.

Les chiffres ci-dessous se rapportent au dernier exercice terminé au 31 mars de l'année courante. Le nombre de navires qui ont traversé le canal dans les deux sens s'élevait à 19 960, jaugeant 1 848 458 tonneaux. Ce total comprenait 8 287 navires à vapeur ayant un tonnage de jauge de 1 407 435 tonneaux. Le nombre de navires chargés était de

5 786 et leur jauge de 1 178 164 tonneaux. Il ne s'agit, dans ces données, que des navires soumis aux droits de navigation, à l'exclusion des bâtiments de guerre et des bateaux de service qui sont exempts de ces droits. Le nombre de navires étrangers empruntant cette voie est encore relativement très faible. Le pavillon danois, occupant le 1^{er} rang, couvrirait 828 unités ne jaugeant ensemble que 186 982 tonneaux. Notre pavillon figurait dans ce mouvement pour 13 navires jaugeant 8 801 tonneaux. Le nombre de navires allemands était de 17 862 et leur jauge de 1 260 768 tonneaux. Le nombre de voyageurs transportés dans les deux sens s'élevait à 2 750. Le montant total des droits perçus, y compris les droits de pilotage, de remorquage et autres, s'est élevé à 1 007 969 marks. Les perceptions du premier exercice de l'exploitation (1^{er} juillet 1895 au 30 juin 1896) avaient produit 896 451 marks. En général, les résultats obtenus jusqu'ici sont décevants et les recettes insuffisantes pour couvrir les dépenses d'exploitation. Pour stimuler le trafic, on a été amené, l'année dernière, à abaisser le tarif primitivement adopté. Le nouveau tarif est en vigueur depuis le 1^{er} septembre 1896; la réforme est donc relativement trop récente pour apprécier maintenant ses effets.

Navigation intérieure. — France. — Envisagés dans leur ensemble, on peut considérer comme bons les résultats de la fréquentation de notre réseau de navigation intérieure pendant l'année 1896. Ils présentent, sur 1895, une augmentation de tonnage de 9 p. 100.

Poids total	en 1896. . .	28 765 845 tonnes
des embarquements	en 1895. . .	26 476 412 —
Augmentation en 1896. . .		2 289 433 tonnes

Les voies navigables dont le trafic s'est le plus développé appartiennent, pour la plupart, aux grandes lignes qui, venant des régions du nord et de l'est de la France, aboutissent à Paris. On rencontre, sur le parcours de ces lignes, un certain nombre de canaux ou rivières où le tonnage effectif, en 1896, a dépassé 4 millions de tonnes; nous citerons notamment :

Le canal de Saint-Quentin, avec . . .	5 862 227 tonnes
La Deule	4 658 708 —
L'Oise canalisée.	4 837 951 —
L'Escaut, en aval de Cambrai	4 574 638 —
La Seine, entre Paris et l'Oise. . . .	4 038 785 —

Parmi les canaux en progrès, il faut encore mentionner, sur la ligne de Paris vers l'est, le canal de la Marne au Rhin, dont le tonnage effectif a atteint 3 012 490 tonnes en 1896. Les canaux formant la ligne de jonction des deux lignes précédentes sont également en augmentation; le canal de l'Oise à l'Aisne est arrivé à un tonnage effectif de 1 697 932 tonnes, celui de l'Aisne à la Marne s'est élevé à 1 716 726 tonnes.

La Seine, entre Rouen et le confluent de l'Oise, qui fait partie de la grande ligne de Rouen à Paris, à Lyon et à la Méditerranée, a vu également son tonnage progresser en 1896, année pendant laquelle il a atteint 1 698 833 tonnes.

Sur le parcours de cette ligne on rencontre encore, comme voies en augmentation : la Haute-Seine, avec un tonnage effectif de 4 397 563 tonnes; les canaux du Loing, de Briare et latéral à la Loire. Ce dernier canal, dont la transformation est très avancée, a reçu, en 1896, un tonnage effectif de 1 408 324 tonnes.

Quant aux voies navigables des autres régions, voies du Sud-Est, canaux du Midi, réseau navigable de l'Ouest, leur trafic est presque stationnaire.

La reprise de l'activité des transports par eau, qui a caractérisé l'année 1896, a été malheureusement entravée au début de la présente année par les intempéries. Gelées en janvier, crues persistantes en février et mars sont venues plusieurs fois interrompre la circulation des bateaux.

Voici les résultats pour les trois premiers mois :

Tonnage	en 1897. . .	6 123 751 tonnes
embarqué	en 1896. . .	6 338 998 —
Différence . . .		— 215 247 tonnes

soit une diminution de 3 p. 100 pendant le premier trimestre de l'année courante.

Étranger. — a) Russie — Le Ministère des voies de communication a publié le 47^e volume du *Recueil statistique*, contenant des données très détaillées sur le mouvement de la navigation intérieure en 1895. D'après cette publication le réseau des voies navigables de la Russie d'Europe, excepté la Finlande, comprenait 39 073 kilomètres dont 1 849 des canaux et rivières canalisées. Le nombre de bateaux chargés qui ont circulé sur ce réseau, en 1895, s'élevait à 127 857, en accroissement de 5 373 bateaux sur l'année précédente. Le poids des marchandises embarquées a été, en 1895, de 879 millions de pouds (1) contre 612 millions de pouds, poids des embarquements de l'année moyenne de la décade précédente. La valeur déclarée des marchandises embarquées était de 253 millions de roubles, en accroissement de 26 p. 100 sur la valeur correspondante de l'année moyenne de la période de 1885 à 1894.

Comme on voit, les transports par eau prennent en Russie de l'extension d'année en année, malgré les droits de navigation qui y frappent les transports par eau. Ces péages comprennent un droit général, dont le taux est de 1/4 p. 100 de la valeur déclarée des marchandises embarquées, et des droits régionaux d'un taux variable. Le produit du droit général, perçu sur toutes les voies navigables de l'empire, est exclusivement affecté à l'amélioration du réseau fluvial; les produits des droits régionaux sont spécialisés et servent à gager les travaux de navigation entrepris dans ces régions.

Le produit total des droits de navigation perçus en 1895 s'élevait à 910 429 roubles, contre 933 955 perçus en 1894. Le produit de l'année moyenne de la décade précédente était de 720 000 roubles.

b) *Hongrie*. — D'après le 3^e volume de l'*Annuaire statistique* de la Hongrie, publié par le Bureau royal de statistique, la longueur du réseau navigable et flottable du royaume s'élève à 4 971 kilomètres, dont 3 095 sont fréquentés par la navigation à vapeur. Le Danube figure dans ce total pour 1 033 et le canal François pour 235 kilomètres.

Voici quelques données récapitulatives sur le mouvement de la navigation. :

Années	Nombre de voyageurs transportés		Nombre de tonnes transportées	
	a toute distance.	a un kilomètre	a toute distance	à un kilomètre.
1895 . . .	2 165	346 492	2 218	991 497
1894 . . .	2 430	68 723	2 906	970 996

Les tableaux de la statistique hongroise n'étant accompagnés d'aucun commentaire, nous ne voyons à quelle cause attribuer l'énorme augmentation du nombre des voyageurs kilométriques constatée en 1895.

HERTEL.