

JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

HERTEL

Chronique des transports

Journal de la société statistique de Paris, tome 38 (1897), p. 32-36

http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1897__38__32_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.

4^e Trimestre 1896. — Transports par eau.

Navigation maritime. — FRANCE. — D'après les *Documents statistiques sur le commerce de la France* que publie mensuellement l'administration des douanes et dont le 11^e fascicule a paru ces jours derniers, le mouvement de la navigation avec l'étranger et les colonies s'est sensiblement relevé.

Voici les résultats d'ensemble accusés pour les onze premiers mois de chacune des années 1896, 1895 et 1894.

Tonnage de jauge des navires chargés			
	à l'entrée.	a la sortie.	Total.
	Tonneaux.		
Année { 1896. . .	12 880 769	9 555 545	22 436 314
1895. . .	11 167 787	8 120 838	19 288 625
1894. . .	12 239 212	8 254 035	20 493 247

L'augmentation totale, par rapport à l'année 1895, ressort à 16,3 p. 100.

Malheureusement, la plus grosse part de cette augmentation revient aux pavillons étrangers dont le tonnage s'est accru de 21 p. 100, tandis que le tonnage couvert par le pavillon national a seulement gagné 8,5 p. 100.

Les ports dont le trafic a le plus sensiblement progressé pendant la période considérée sont : les ports de Cette, 25 p. 100 d'augmentation ; Calais, 24 ; Nice, 16 ; puis viennent Boulogne et Rouen avec 10 ; Marseille, 9 ; Bordeaux et La Rochelle-La Pallice, 8 ; Dunkerque, 6, etc.

Étranger. — a) RUSSIE. — Le Département des douanes russes a publié récemment un petit volume intitulé : *Tableaux statistiques du commerce extérieur de la Russie expliquant les diagrammes présentés à l'exposition nationale de Nijni-Novgorod*. On y trouve, sous une forme très concise, de précieux renseignements sur le commerce extérieur de l'empire, par terre et par mer, depuis le commencement de ce siècle jusqu'à l'année 1895. Ce fascicule, un vrai *vade-mecum* de ceux qui s'intéressent au développement économique du vaste empire, ne pourrait être résumé dans le cadre d'une simple chronique ; on se bornera donc à mentionner ici sa publication, et à lui emprunter quelques données

relatives au progrès du commerce extérieur maritime de la Russie et au mouvement commercial de principales puissances du monde.

Voici le premier relevé sur le commerce extérieur maritime de l'empire pendant la moitié de notre siècle :

Mouvement des navires chargés russes et étrangers dans le commerce extérieur de la Russie.					Valeur des exportations et des importations des marchan- dises par mer.	
Années.	A l'entrée.		A la sortie.		Exportations.	Importations.
	Nombre de navires.	Tonnage en milliers de tonneaux.	Nombre de navires.	Tonnage en milliers de tonneaux.		
—	—	—	—	—	Millions de roubles-crédit.	
1851. . .	3 253	236	6 821	547	75,1	73,8
1861. . .	5 804	527	9 364	922	140,0	118,0
1871. . .	7 485	1 009	12 617	1 801	284,3	208,9
1881. . .	7 839	1 501	10 442	2 002	346,9	303,7
1891. . .	4 790	1 427	9 523	3 127	500,9	228,3
1892. . .	4 379	1 314	7 088	2 415	319,3	247,8
1893. . .	4 765	1 508	8 691	3 318	432,7	266,7
1894. . .	5 151	1 730	10 565	4 398	503,0	304,6

Le petit tableau qui suit résume le mouvement total du commerce extérieur (exportation et importation) de principales puissances dans la seconde moitié du siècle. Les valeurs sont exprimées en millions de roubles.

Puissances.	1850.	1860.	1870.	1880.	1890.	1894.
Grande-Bretagne. . .	1 066	2 364	3 454	4 402	4 727	4 403
Allemagne	442	989	1 310	1 772	2 322	2 275
États-Unis	395	841	1 179	1 155	2 140	2 002
France.	599	1 043	1 418	2 125	2 130	1 849
Russie.	192	341	696	1 122	1 100	1 228
Pays-Bas.	250	273	424	726	1 228	1 314
Belgique	108	246	503	826	777	720
Inde.	189	207	285	871	1 175	1 071
Autriche-Hongrie. . .	183	284	499	774	831	975
Italie	240	325	413	573	554	532
Total du globe. . .	5 250	9 396	13 825	19 138	21 309	24 174

Le rapport pour cent du mouvement du commerce extérieur de ces puissances au mouvement total ressort, en 1894, à 18,2 pour la Grande-Bretagne; 9,4 pour l'Allemagne; 8,3 pour les États-Unis; 7,7 pour la France; 5,4 pour les Pays-Bas et à 5,1 pour la Russie; puis viennent l'Inde avec 4,7; l'Autriche-Hongrie avec 4,0; la Belgique avec 3,0 et l'Italie avec 2,2.

b) *Tonnage des ports de principaux pays d'Europe.* — Après avoir donné ci-dessus les montants des échanges de divers pays du monde, on complétera ces renseignements généraux par le relevé du tonnage dans les ports de principaux pays d'Europe en 1894 et 1890. Les données ci-dessous, exprimées en milliers de tonneaux Morsoom, sont extraites du dernier volume du *Statistical Abstract for the principal and other foreign countries* publié en 1896.

		Grande-Bretagne.	Allemagne.	France.	Russie.
1894.	Entrée.	Pavillon indigène .	29 033	5 063	4 024
		— étranger .	10 785	7 175	10 042
	Sortie .	— indigène .	29 649	5 104	4 236
		— étranger .	11 069	7 156	10 236
1890.	Entrée.	— indigène .	26 778	4 618	4 482
		— étranger .	10 058	5 902	9 802
	Sortie .	— indigène .	27 195	4 657	4 772
		— étranger .	10 253	5 929	9 911

c) PAYS-BAS. — Le Ministère néerlandais des finances a publié le second volume de la

statistique annuelle intitulée *Statistiek van den in, — uit — en Doorvoer. — Over het Jaar 1895*. Voici quelques données générales sur le mouvement maritime des Pays-Bas en 1895 empruntées à cette intéressante statistique. Le tonnage y est exprimé en mètres cubes.

Mouvement à l'entrée.

		Nombre de navires		Tonnage de navires	
		chargés.	sur lest.	chargés.	sur lest.
Pavillon {	néerlandais . . .	2 582	160	5 067 911	66 212
	étranger	6 333	525	13 411 056	622 771
Ensemble. . .		8 915	685	18 478 967	688 983
Total en {					
		1895. . .		19 167 950	
		1894. . .		19 564 570	

Mouvement à la sortie.

Pavillon {	néerlandais . . .	2 573	197	4 626 666	616 244
	étranger	3 996	2 776	6 043 155	7 839 696
Ensemble. . .		6 569	2 973	10 669 821	8 455 940
Total en {					
		1895. . .		19 125 761	
		1894. . .		19 351 484	

Notre pavillon ne couvrait, en 1895, que 31 navires jaugeant ensemble 50 328 m. c., à l'entrée des ports néerlandais, et 59 navires jaugeant 89 241 m. c. à la sortie.

Comme pays de provenance, la France figure dans ce mouvement pour 305 navires, jaugeant 329 809 m. c. A la sortie des ports néerlandais, il y avait 248 navires jaugeant 223 575 m. c. à destination de notre pays.

d) *Mouvement des voyageurs entre la Grande-Bretagne et le continent.* — Le *Journal de l'Union des administrations des chemins de fer allemands* donne, dans son numéro du 28 novembre dernier, un relevé relatif au mouvement des voyageurs sur la Manche pour les trois trimestres écoulés de l'année 1896 et les données récapitulatives pour la période correspondante des années précédentes depuis 1890.

Nous empruntons à ce journal les données qui suivent :

Années.	Calais.	Boulogne.	Dieppe.	Ostende.
1890. . .	210 572	75 253	83 561	65 275
1891. . .	204 597	76 328	87 737	71 175
1892. . .	200 959	73 112	88 480	75 314
1893. . .	184 413	72 805	93 173	82 328
1894. . .	189 646	76 112	112 756	100 940
1895. . .	207 535	88 326	129 661	99 803
1896. . .	211 184	78 562	139 054	103 846

Ce tableau montre que le mouvement dans les ports de Calais et de Boulogne reste presque stationnaire, tandis que les embarquements et débarquements des voyageurs, à Dieppe et à Ostende, augmentent sensiblement.

e) JAPON. — Pour terminer les renseignements sur le commerce maritime, on donnera quelques chiffres sur les échanges du Japon depuis sa victoire sur la Chine.

Voici la valeur des importations et des exportations de ce pays, exprimée en yens. La moyenne du yen, pour l'année 1895, était égale à 2 fr. 61 c.

	1893.	1894.	1895.
Importations.	88 257 171	117 481 955	129 260 578
Exportations.	89 712 864	113 246 086	136 112 177

Ces données montrent l'extension des relations commerciales de ce pays avec le monde.

Les échanges de la France avec le Japon (exportation et importation réunies) entrent dans ces totaux pour 24 millions de yens en 1894 et pour 27 millions en 1895. Notre pavillon occupe, à cet égard, le 5^e rang en 1894, et le 4^e en 1895, venant après les États-Unis, la Grande-Bretagne et la Chine.

Ces renseignements, forcément trop sommaires, sont extraits du Rapport de M. Pernet, consul de France, publié dans le *Moniteur officiel du commerce*, numéro du 17 décembre dernier. Ce rapport, très circonstancié, devrait être lu par tous ceux qui s'intéressent au développement de notre commerce avec l'Extrême-Orient.

Navigation intérieure. — FRANCE. — Les derniers renseignements publiés par le Ministère des travaux publics sur les mouvements de la navigation intérieure s'appliquent au mois de septembre.

Pendant ledit mois, il a été embarqué, sur les fleuves, rivières et canaux, 2 345 146 tonnes de marchandises, contre 2 440 773 tonnes embarquées en septembre 1895.

C'est donc une diminution de 4 p. 100.

Quoiqu'il en soit de ce léger ralentissement de l'activité des transports par eau, qui peut être attribué à l'époque tardive du chômage pour travaux exécutés sur un certain nombre de rivières et canaux de la région du Centre, les résultats, pour l'ensemble des neuf premiers mois de l'année, restent satisfaisants, puisqu'ils accusent encore 12 p. 100 d'augmentation par rapport à la période correspondante de l'année 1895.

Ce sont les canaux de la région du Nord qui fournissent la plus grosse part de l'augmentation constatée, comprenant principalement des embarquements de houilles des bassins français du Nord et du Pas-de-Calais.

Il a été procédé, le 15 mai dernier, par les soins du service des ponts et chaussées, au recensement quinquennal de la batellerie fluviale.

Voici quelques indications sur les résultats fournis par ce recensement.

L'industrie batelière comptait, au moment de l'opération, 15 793 bateaux ordinaires pouvant porter 3 442 250 tonnes métriques de marchandises et 651 bateaux à vapeur de toute nature, bateaux à voyageurs, bateaux porteurs, remorqueurs et toueurs, disposant ensemble d'une force de 69 532 chevaux-vapeur indiqués sur les pistons.

Le plus grand nombre de bateaux ordinaires, 8 084, étaient conduits par leur propriétaire.

Cette particularité, déjà mise en lumière par les précédents recensements, donne la caractéristique de l'industrie batelière qui, à l'encontre des autres industries, ne s'est guère transformée. Elle a échappé jusqu'à présent à l'évolution qui a eu pour effet de faire disparaître progressivement les petites entreprises au profit de quelques associations plus puissantes. Elle est toujours exercée par des patrons qui ne possèdent le plus souvent qu'un seul bateau, à bord duquel ils habitent avec leur famille.

Quelques bateliers plus aisés ont deux ou trois bateaux. L'un est conduit par le propriétaire lui-même qui confie les autres à des proches parents, fils ou frères.

Ce n'est pas à dire pour cela que l'industrie batelière ne progresse pas. Les résultats du recensement de 1896, comparés à ceux de 1891, montrent qu'elle n'est pas restée stationnaire. Le nombre des bateaux en service a légèrement diminué, 1 p. 100 environ, mais le tonnage de jauge a augmenté de 15 p. 100. Cette augmentation de la puissance de transport de la batellerie provient du remplacement successif des anciens bateaux par des bateaux du nouveau type portant 300 tonnes et au-dessus. Le nombre et le tonnage de ces derniers ont augmenté de plus de 40 p. 100 depuis 1891 : 5 897 bateaux pouvant porter 2 129 698 tonnes, soit 37 p. 100 de l'ensemble de l'effectif et 68 p. 100 de la jauge totale.

Russie. — Quelques mots, pour terminer, sur les mouvements de la navigation intérieure en Russie, en 1894.

La longueur totale des voies fluviales et artificielles de la Russie d'Europe, non compris la Finlande, est de 102 689 verstes (1). La longueur des voies navigables dans les deux sens atteint 34 619 verstes. La navigation à vapeur n'a lieu que sur 21 045 verstes. 34 p. 100 de la longueur totale sert au flottage.

Les voies artificielles ont peu d'étendue relativement, il n'y a que 1 733 verstes de ces voies, dont 754 verstes de canaux et 979 verstes de rivières canalisées.

Voici quelques données récapitulatives sur le mouvement de la navigation intérieure

(1) Une verste = 1 kilomètre 067.

en 1894, d'après le 43^e volume du *Recueil statistique du Ministère des voies de communication*, paru tout récemment :

Années.	Poids de marchandises transportées en milliers de pouds (1).	Valeur déclarée de ces marchandises en milliers de roubles.
—	—	—
1894 . . .	1 445 388	280 453
1893 . . .	1 181 524	257 187

Comparativement à la moyenne de la période décennale (1884-1893), le poids transporté s'est accru de 51,9 p. 100 et la valeur déclarée des marchandises embarquées de 18,6 p. 100.

La place nous manque pour donner le mouvement des ports russes. On se bornera à mentionner que le port d'Astrakan a expédié, en 1894, pour environ 20 millions de roubles de marchandises et reçu pour 13 millions. Le port de la capitale a expédié et reçu ensemble pour 18 1/2 millions de roubles et celui de Nijni-Novgorod pour environ 45 millions.

Les droits de navigation perçus sur le réseau étaient de 925 355 roubles en 1894 et de 832 008 roubles l'année précédente.

Les accidents survenus en 1894 ont occasionné la perte de 390 bateaux, dont 48 vapeurs.

HERTEL.