

JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

BEAURIN-GRESSIER

Chronique des transports

Journal de la société statistique de Paris, tome 35 (1894), p. 313-317

http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1894__35__313_0

© Société de statistique de Paris, 1894, 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^o Trimestre 1894.

CHEMINS DE FER. — *France*. — La direction des chemins de fer a publié au mois de décembre 1893 son premier volume relatif à la statistique des chemins de fer français pendant l'année 1892 (documents principaux). Nous en avons rendu compte dans la chronique du mois de février dernier. Suivant l'usage, la direction des chemins de fer fait suivre cette publication de celle d'un second volume de *Documents divers*, qui vient d'être mis en distribution et dont nous devons dire quelques mots.

Il ne s'agit encore que *des chemins de fer d'intérêt général*. Le volume que nous avons sous les yeux comporte 326 pages in-quarto et comprend 25 tableaux. C'est dire que nous ne pouvons songer à en donner une analyse détaillée.

Une première série de tableaux a trait à la comparaison de la situation du réseau au 31 décembre de chaque année, de 1823 à 1892, et des résultats et recettes de l'exploitation pendant chacune des années comprises dans la période 1841 à 1892.

Une seconde série de tableaux est spéciale aux faits de l'année 1892 : effectif des machines, des voitures et wagons ; état du personnel ; mouvement des voyageurs, des marchandises, des trains ; recettes ; dépenses ; impôts ; mouvements des gares.

Au 31 décembre 1892, la longueur des voies d'intérêt général livrées à l'exploitation atteint 35,133 kilomètres, en augmentation de 716 kilomètres sur la longueur au 31 décembre 1891.

Le nombre des voyageurs, ramené au parcours d'un kilomètre, atteint 9,243,210,049, en augmentation de 957,679,414 sur le chiffre correspondant de l'année précédente. Le mouvement des voyageurs a donné lieu à une recette de 371,103,457 fr. Le tarif moyen par voyageur kilométrique ressort à 0 fr. 0401.

Pour l'année 1891, la recette avait été de 360,532,331 fr. et le tarif moyen de 0 fr. 0435. L'influence de la réforme des tarifs commence à se faire sentir.

D'un autre côté, le nombre de tonnes kilométriques, qui s'élevait, en 1891, à 12,294,423,812, tombe à 12,119,976,952 ; la recette correspondante, de 658,907,127 fr. à 649,460,915 fr. Le tarif moyen par tonne kilométrique reste stationnaire à 0 fr. 0536. Dans cet inquiétant mouvement de recul, on sent les premiers effets du nouveau tarif général des douanes et de la dénonciation des traités de commerce.

En même temps que les recettes de la petite vitesse tendent à diminuer, les dépenses d'exploitation s'accroissent dans des proportions considérables. Elles passent de 639,009,481 fr. en 1891 à 662,786,781 fr. en 1892. En 1881, elles n'étaient encore que de 566,824,596 fr.

Le produit net tombe de 545,932,286 fr. en 1891 à 520,634,931 fr. en 1892, alors que le capital à desservir ne cesse de s'accroître.

L'Etat ressent durement le contre-coup de cette situation. Sans parler des charges qu'il subit du fait de sa participation aux dépenses d'établissement, et du paiement des garanties d'intérêt, nous croyons utile de relever la perte qu'il a éprouvée du fait de la réduction de l'impôt sur les transports en grande vitesse. Le produit de cet impôt est tombé en 1892 à 55,488,997 fr., après avoir été de 95,160,101 fr. en 1891.

De l'année 1892, dont la statistique est complète et définitive, nous pouvons passer à l'année 1893, dont les résultats financiers ont été déjà publiés à titre provisoire et d'une façon sommaire.

Le *Journal officiel* du 3 mai 1894 donne, pour les chemins de fer français d'intérêt général, les recettes de l'exploitation pendant les années 1893 et 1892. En voici les chiffres principaux :

TABLEAU.

	Longueur moyenne exploitée.	Recette totale	Recette par kilomètre.	Recette par jour-kilomètre.
	Kilomètres.	Francs.		
1892	34.979	1.162,642,824	33,238	90
1893	35.559	1.186,395,386	33,364	91
Différence.	+ 580	23.752,562	126	1

Cette situation n'est guère favorable, car il est dès à présent certain que l'excédent de 23,752,562 fr. de la recette sera mangé et sensiblement au delà par l'accroissement de la dépense.

Le *Journal officiel* du 10 mai 1894 donne les mêmes renseignements pour les chemins de fer algériens et tunisiens. En voici les totaux :

	Longueur moyenne exploitée.	Recette totale.	Recette par kilomètre	Recette par jour-kilomètre.
	Kilomètres	Francs.		
Algérie.				
1892	2.887	24.825,201	8,569	23
1893	2,927	21,564,923	7,368	22
Différence.	+ 40	— 3,260,278	— 1,201	— 1
Tunisie.				
1892	225	1.659,796	7,377	20
1893	225	1,386,384	6,162	17
Différence.	0	— 273,412	— 1,215	— 3

Nous nous abstenons de tout commentaire sur les résultats trop éloquents par eux-mêmes de l'exploitation de nos chemins de fer algériens.

Nous donnons enfin, d'après le *Journal officiel* du 4 juillet 1894, les mêmes résultats pour les chemins de fer d'intérêt local et les tramways :

	Longueur moyenne exploitée.	Recette totale	Recette par kilomètre.	Recette par jour kilomètre.
	Kilomètres.	Francs		
Chemins de fer d'intérêt local.				
1892	3.340	15.973,694	4,826	13
1893	3.427	15,984,843	4,755	13
Différence.	+ 87	+ 11,149	— 71	»
Tramways.				
1892	1.509	14.206,522	29,295	80
1893	1,635	47,832,931	29,256	80
Différence.	+ 126	+ 3,626,409	— 39	»

Chemins de fer d'intérêt local et tramways accusent une situation languissante.

Pour en finir avec les chemins de fer français, nous relèverons au *Journal officiel* du 13 juillet 1894 le bulletin des recettes au 1^{er} juillet 1894, c'est-à-dire pour le premier semestre de l'année actuelle. Il accuse une plus-value d'un peu plus de 40 millions de francs pour les chemins de fer d'intérêt général.

ÉTRANGER. — a) *Allemagne.* — De la statistique des chemins de fer allemands dressée

par l'Office impérial, nous extrayons les chiffres comparatifs suivants afférents aux exercices 1891-1892 et 1892-1893 :

	1891-1892.	1892-1893.	Différence.
Longueur moyenne exploitée (en kilomètres) . .	42,269	42,208	+
Voyageurs kilométriques	11,679,050,000	11,782,400,000	+
Tonnes kilométriques	23,144,340,000	23,215,170,000	+
Recette nette kilométrique (en marks) . . .	11,300	11,600	+

b) Autriche. — Les rapports annuels de l'administration des chemins de fer de l'État nous fournissent les éléments suivants :

	1892.	1893.	Différence.
Longueur moyenne exploitée (en kilomètres) .	8,006	8,077	+
Voyageurs kilométriques	1,396,539,000	1,458,145,000	+
Tonnes kilométriques	2,267,873,000	2,474,322,000	+
Recette nette kilométrique (en florins) . . .	2,552	3,099	+

c) Suède. — Les chiffres ci-après sont puisés dans la statistique générale des chemins de fer suédois. Ils ne concernent encore que les années 1891 et 1892 :

	1891.	1892.	Différence.
Longueur moyenne exploitée (en kilomètres) .	8,094	8,323	+
Voyageurs kilométriques	409,200,000	405,292,000	-
Tonnes kilométriques	610,930,000	624,347,000	+
Recette nette kilométrique (en francs) . . .	3,200	3,057	-

d) Danemark. — Dans le même document, nous puisons les renseignements analogues relatifs au Danemark :

	1891-1892.	1892-1893.	Différence.
Longueur moyenne exploitée (en kilomètres) .	1,522	1,579	+
Voyageurs kilométriques	281,497,000	303,378,000	+
Tonnes kilométriques	121,760,000	128,662,000	+
Recette nette kilométrique (en francs) . . .	2,703	2,225	-

e) Bavière. — Les chiffres ci-après sont extraits du compte rendu statistique sur l'exploitation des voies de communication de la Bavière (chemins de fer) :

	1891.	1892.	Différence.
Longueur moyenne exploitée (en kilom.) . .	4,822	4,894	+
Voyageurs kilométriques	872,510,000	893,122,000	+
Tonnes kilométriques	1,818,283,000	1,811,137,000	-
Recette nette kilométrique (en francs) . . .	8,528	7,372	-

f) Alsace-Lorraine. — Le compte rendu de l'administration des chemins de fer de l'Alsace-Lorraine et du Guillaume-Luxembourg nous fournit enfin les données ci-après :

	1891-1892.	1892-1893.	Différence.
Longueur moyenne exploitée (en kilom.) . .	1,620	1,629	+
Voyageurs kilométriques	374,385,000	387,909,000	+
Tonnes kilométriques	1,182,782,000	1,175,695,000	-
Recette nette kilométrique (en marks) . . .	13,593	13,780	+

NAVIGATION MARITIME. — France. — Le mouvement de nos ports continue à accuser une décroissance marquée et ininterrompue depuis l'application du nouveau tarif général des douanes. Voici, d'après les documents mensuels publiés par l'administration des douanes, le résumé, exprimé en tonneaux de jauge, de la navigation de la France pendant

les cinq premiers mois des années 1894, 1893, 1892 (commerce extérieur). Il ne s'agit que des navires chargés.

	1894.	1893.	1892.
	<i>Entrées.</i>		
	Tonnes.		
Navires français	1,459,941	1,694,400	2,001,233
— étrangers	3,877,538	3,456,036	3,942,790
	<i>Sorties.</i>		
Navires français	1,472,767	1,661,752	1,822,493
— étrangers	2,092,721	2,104,637	2,104,227
Total général	8,902,967	8,916,825	9,870,743

On remarquera que, malgré les primes énormes accordées à notre marine marchande, la décroissance porte surtout, ainsi que nous l'avons fait observer déjà pour l'année 1893, sur le pavillon français.

ÉTRANGER. — a) *États-Unis.* — Nous empruntons les renseignements ci-après au 16^e volume du *Statistical abstract* :

	<i>Entrées.</i>		<i>Sorties.</i>	
	Total.	Sous pavillon américain.	Total.	Sous pavillon américain.
	Tonnes.			
1892-1893. . . .	16,678,790	3,493,242	16,825,481	3,537,131
1891-1892. . . .	18,180,480	3,746,651	18,258,165	3,751,050

Notons que, pour l'exercice 1892-1893, le pavillon français occupait le 5^e rang dans le tonnage des États-Unis.

Notons aussi que le bill Mac-Kinley n'a pas été plus favorable aux États-Unis que ne l'a été à la France la recrudescence de protectionnisme.

b) *Russie.* — L'année 1893 paraît moins défavorable à la Russie qu'aux autres puissances. Voici, d'après le rapport du département des douanes sur le commerce extérieur, le tonnage de jauge des navires en 1892 et 1893, pour les ports de la Russie, y compris les ports caucasiens de la mer Noire :

	<i>Entrées.</i>	<i>Sorties.</i>	<i>Ensemble.</i>
	Tonnes.		
1893.	7,641,690	7,593,838	15,235,528
1892.	5,746,198	5,699,052	11,445,250

NAVIGATION INTÉRIEURE. — *France.* — Le ministère des travaux publics vient de mettre en distribution le relevé du tonnage de la navigation intérieure pour l'année 1893 ; 2 forts volumes in-4^o (820 pages et un cartogramme). Il accuse une diminution du trafic : 25,504,330 tonnes de marchandises en 1893 au lieu de 25,957,086 tonnes en 1892.

Les marchandises embarquées se décomposent de la manière suivante :

	Tonnes.	Soit p. 100.
Combustibles minéraux	6,993,945	27.4
Matériaux de construction	8,027,081	31.5
Engrais et amendements	1,557,967	6.2
Bois de toute espèce	2,022,970	7.9
Machines, industrie métallurgique	2,074,519	8.1
Produits industriels	738,345	2.9
Produits agricoles et denrées alimentaires	3,783,157	14.9
Marchandises diverses	306,346	1.1
Total	25,504,330	100.0

Les diminutions portent sur les combustibles minéraux, 344,848 tonnes ; sur les matériaux de construction, 287,589 tonnes ; sur les bois, 57,036 tonnes. Il y a augmentation sur les matières et produits de l'industrie métallurgique, 118,718 tonnes ; sur les engrais et amendements, 89,670 tonnes ; sur les produits industriels, 40,910 tonnes.

D'après le relevé publié au *Journal officiel* du 13 juillet, le mouvement du trafic se relève un peu pour les quatre premiers mois de 1894. Il est de 8,171,432 tonnes, contre 7,300,807 tonnes pour la période correspondante de 1893.

ÉTRANGER. — *Russie.* — D'après le 35^e volume du *Recueil statistique* du ministère des voies de communication, le poids et la valeur des marchandises embarquées sur les voies navigables de la Russie d'Europe, à l'exception de celles de la Finlande, du Caucase et du royaume de Pologne, ont été de :

	Poids.	Valeur.
En 1891.	602,488.000 pouds.	186,973,000 roubles.
En 1892.	574,709,000 —	165,389,000 —

Le poud équivaut à 16^kg,38. — Le rouble vaut 4 fr.

BEAURIN-GRESSIER.
