

JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

HERTEL

Chronique des transports

Journal de la société statistique de Paris, tome 36 (1895), p. 190-192

http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1895__36__190_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

1^{er} Trimestre 1895.

Chemins de fer. — FRANCE. — Depuis notre dernière chronique, aucune statistique officielle des chemins de fer n'a été publiée ; nous ne signalerons donc aujourd'hui que les renseignements partiels parus dans le *Journal officiel* et, notamment : la récapitulation comparative des recettes des chemins de fer algériens et tunisiens pendant les trois premiers trimestres des années 1894 et 1893 (*Journal officiel* du 1^{er} février 1895) ; et les résultats de l'exploitation des chemins de fer d'intérêt local et des tramways français pendant les mêmes périodes (*Journal officiel* du 9 mars 1895).

Pendant les trois premiers trimestres de 1894, aucune section nouvelle n'a été livrée à l'exploitation en Algérie et en Tunisie. La longueur moyenne exploitée était, comme pour la période correspondante de l'année 1893, de 2927 kilomètres pour notre colonie et de 225 kilomètres pour le protectorat. Les recettes de l'ensemble de ces réseaux se sont élevées de 17413607 fr. en 1893 à 17950908 fr. en 1894 ; l'accroissement ressort à 537301 fr.

La comparaison des résultats de l'exploitation de nos chemins de fer d'intérêt local fait également constater un accroissement des recettes. Le produit net kilométrique du réseau a monté de 516 fr. à 644 fr. pour une longueur de 3296 kilomètres en 1893 et de 3557 kilomètres en 1894.

Cette amélioration est surtout sensible pour les lignes jouissant de la garantie d'intérêt, dont le produit net kilométrique des trois premiers trimestres de 1893 accusait un déficit kilométrique de 90 fr., et qui remonte pour la période correspondante de 1894 à 98 fr. de bénéfice.

En ce qui concerne les tramways, la longueur moyenne exploitée s'est élevée de 1614 kilomètres en 1893 à 1808 en 1894. Les recettes brutes du réseau ont atteint 38661443 fr. en 1894, en augmentation de 2 millions et demi environ sur la période correspondante de l'année précédente.

ÉTRANGER. — a) Allemagne et Autriche-Hongrie. — Le dernier volume de la statistique de l'Union des administrations des chemins de fer allemands, paru récemment, contient les données relatives à l'exercice de 1893.

Pour l'Allemagne, on y constate une notable augmentation du trafic. Le nombre des voyageurs kilométriques s'élève, en 1893, à 12492849198, gagnant 762013650 voyageurs kilométriques sur l'année précédente. Le nombre des tonnes kilométriques s'accroît également de 1264983662 pour atteindre le chiffre de 24444031351 en 1893. Le produit net moyen par kilomètre ressort à 13793 marks, supérieur de 1741 marks à celui de l'année précédente.

Pour l'Autriche-Hongrie, le nombre des voyageurs kilométriques s'élève à 5110205901, gagnant 454598514 voyageurs kilométriques. De même le nombre des tonnes kilométriques s'accroît de 852671390, et il atteint 10667199242 tonnes kilométriques. La recette nette moyenne par kilomètre s'élève de 9042 en 1892, à 9931 marks en 1893.

b) Prusse. — D'après le dernier compte rendu de la gestion du réseau de l'État prussien pendant l'exercice 1893-1894, la longueur moyenne exploitée était de 25773 kilomètres, ce qui constitue un accroissement de 328 kilomètres sur l'exercice précédent. Le nombre des voyageurs kilométriques s'accroît de 571769970 et atteint 8466516270 voyageurs kilométriques. Le nombre des tonnes kilométriques s'élève de 16896246654 à 17722265435 ; la recette nette monte de 13358 à 14828 marks, et la rémunération du capital de premier établissement de 5,15 p. 100 à 5,68 p. 100.

c) Alsace-Lorraine. — Il ressort du dernier rapport officiel sur les chemins de fer de l'Alsace-Lorraine que le réseau, qui constitue l'embryon du réseau de l'empire allemand, ne s'est accru pendant l'exercice 1893-1894 que de 20 kilomètres. La longueur moyenne exploitée était de 1649 kilomètres. Le trafic, comparé à celui de l'exercice précédent, accuse en général une amélioration. Le nombre des voyageurs kilométriques a monté de 387909526 en 1892-1893, à 410569524 en 1893-1894 ; le tonnage kilométrique s'élevait pendant le dernier exercice à 1295508423 tonnes kilométriques, en augmentation de 119813227 tonnes kilométriques sur l'exercice précédent. La recette nette s'est accrue de 1251 marks par kilomètre. Elle était de 13780 marks en 1892-1893.

d) Suède. — Nous terminons la revue des pays étrangers par un extrait du dernier rapport sur l'exploitation du réseau de l'État suédois :

	1893.	1892.	Différence.
Longueur moyenne exploitée	2 825	2 753	+
Voyageurs kilométriques	216 958 497	207 906 399	+
Tonnes kilométriques	345 628 852	336 402 720	+
Recette nette kilométrique (en kronas).	2 331	2 279	+

Navigation maritime. — France. — D'après le dernier fascicule des documents

statistiques de l'administration des douanes, le mouvement de la navigation avec l'étranger et les colonies pendant les trois premiers mois de l'année courante se résume ainsi :

	Pavillon français.		Pavillons étrangers.	Ensemble.
	Tonneaux.			
Tonnage de jauge des navires chargés	à l'entrée	818 795	1 967 678	2 786 473
	à la sortie	892 573	1 094 586	1 987 159
Totaux		1 711 368	3 062 264	4 773 632

Rapprochés des résultats de la période correspondante de l'année 1894, ces tonnages accusent une diminution de 12 p. 100 environ.

Allemagne. — Le département de la statistique de l'Empire vient de faire paraître le 75^e volume consacré à la navigation maritime en 1893. La première partie de ce document contient de nombreux tableaux relatifs à la situation de la marine marchande et aux sinistres maritimes, la seconde donne des renseignements très détaillés sur le mouvement commercial des ports de l'Empire.

Voici quelques extraits relatifs aux modifications survenues dans l'effectif de la flotte commerciale allemande entre 1884 et 1894 :

Au 1 ^{er} janvier		Nombre	Tonnage	Navires	Tonnage net
		de navires.	net.	à vapeur.	des navires à vapeur.
1894 . . .	1894 . . .	3 729	1 522 058	1 016	823 702
	1893 . . .	3 728	1 511 579	986	786 397
	1884 . . .	4 315	1 269 477	603	374 699

En ce qui concerne le mouvement commercial des ports, on signalera les données comparatives suivantes, relatives aux navires chargés à l'entrée et à la sortie :

Années.	Entrée.		Sortie.	
	Nombre.	Tonnage de jauge net.	Nombre.	Tonnage de jauge net.
1893 . . .	57 224	13 582 967	49 815	10 008 581
1892 . . .	56 263	13 101 500	47 756	9 549 567

Belgique. — D'après la statistique provisoire du mouvement commercial de la Belgique avec l'étranger, les exportations de ce pays, en ce qui concerne le commerce spécial, sont demeurées en 1894 à peu près les mêmes que l'année précédente, soit 1 138 407 000 fr. ; l'importation s'est élevée à 1 367 304 000 fr., ce qui constitue un petit progrès de 3 p. 100, par rapport à l'année 1893.

Le mouvement de la navigation maritime dans les ports du royaume a généralement augmenté. En voici les données récapitulatives :

Années.	Entrée.		Sortie.	
	Nombre.	Tonnage de jauge.	Nombre.	Tonnage de jauge.
1894 . . .	7 274	6 513 798	7 275	6 543 070
1893 . . .	7 022	5 999 799	6 977	5 940 098

Navigation intérieure. — *France.* — Le relevé des mouvements de la navigation intérieure, pendant les trois premiers mois de l'année courante, n'a pas encore été publié par l'administration des travaux publics, mais l'on peut, dès maintenant, avancer sans crainte que les résultats, pour ce 1^{er} trimestre, accuseront par rapport à ceux de la période correspondante de 1894 une diminution considérable qui devra être attribuée en grande partie aux rigueurs et à la durée de l'hiver. Les glaces ont en effet obstrué la plupart des voies de navigation intérieure, notamment pendant le mois de février.