

JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

HERTEL

Chronique des transports

Journal de la société statistique de Paris, tome 46 (1905), p. 140-143

http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1905__46__140_1

© Société de statistique de Paris, 1905, 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/>

VII
CHRONIQUE DES TRANSPORTS

1^{er} trimestre 1905. — Chemins de fer.

FRANCE. — Comme tous les ans à cette époque, nous donnons aujourd'hui les renseignements essentiels et définitifs sur les résultats de l'exploitation de notre réseau en 1903. Les données qui suivent sont extraites des épreuves de la *Statistique des chemins de fer français* (Documents principaux), qui est actuellement sous presse.

1 Voir numéro de janvier 1904 p. 34

Réseau d'intérêt général.

Années	Longueurs moyennes exploitées en kilomètres	Milliers de voyageurs transportés		Milliers de tonnes transportées	
		a toute distance	a un kilomètre	a toute distance	a un kilomètre
1903.	39 105	426 437	13 334 778	129 305	16 584 947
1902.	38 547	423 252	13 230 180	122 327	16 171 692
Différences.	+ 558	+ 3 185	+ 104 598	+ 6 978	+ 413 255

Ces chiffres accusent une notable reprise de l'activité dans la construction et un accroissement du mouvement des voyageurs et des marchandises.

Les résultats financiers afférents à ce trafic se résument comme il suit :

Années	Recettes de la grande vitesse	Recettes de la petite vitesse	Recettes totales de l'exploitation	Dépenses totales de l'exploitation	Produit net total de l'exploitation
	Milliers de francs				
1903.	668 308	812 130	1 505 110	799 416	705 694
1902.	648 652	801 995	1 475 449	807 199	668 250
Différences. . .	+ 19 656	+ 10 135	+ 29 661	— 7 783	+ 37 444

On constate que le produit net, qui était en recul de 56 millions en 1901 par rapport à l'exercice précédent, est en accroissement très appréciable ; il se chiffrait en 1902 par une plus-value de 31 millions par rapport à celui de 1901 et il accuse, en 1903, une augmentation de 37 millions sur les résultats de 1902. Le coefficient d'exploitation descend à 53,1 % contre 54,7 %, chiffre de l'année 1902.

Voici, d'autre part, quelques données récapitulatives sur les résultats d'exploitation du *Réseau algérien* :

Années	Longueurs moyennes exploitées	Voyageurs kilométriques	Tonnes kilométriques	Recettes brutes	Dépenses d'exploitation	Produit net
	Kilomètres	Milliers		Milliers de francs		
1903.	3 056	199 146	243 333	32 675	22 835	9 840
1902.	2 967	178 873	235 209	31 699	22 593	9 106
Différences. . .	+ 89	+ 20 273	+ 8 124	+ 976	+ 242	+ 734

Les statistiques sur l'exploitation des voies ferrées dans nos possessions africaines autres que l'Algérie et la Tunisie étant presque introuvables, on inscrira ici quelques données relatives aux petits réseaux de la Réunion et de l'Afrique occidentale ; ces renseignements relatifs à l'année 1903 proviennent du Ministère des colonies :

	Chemins de fer de la Réunion	Chemins de fer de la compagnie de Dakar à Saint-Louis
Longueurs moyennes exploitées (kilomètres).	126	264
Voyageurs à toute distance.	301 181	346 435
— à un kilomètre.	7 666 382	17 277 473
Marchandises à toute distance (milliers de tonnes)	78 406	125
— à un kilomètre (milliers de tonnes).	2 385 019	12 464
Recettes brutes (milliers de francs)	2 703	1 196
Dépenses d'exploitation (milliers de francs)	1 900	»
Produits nets (milliers de francs)	803	»

A défaut des données concernant les dépenses et le produit net du chemin de fer de Dakar à Saint-Louis, en 1903, on mentionnera les chiffres de 1902 qui s'élevaient à 855 000 fr. pour les dépenses et à 259 000 fr. pour le produit net.

RUSSIE. — Les derniers renseignements sur les chemins de fer russes, parus récemment, sont afférents à l'exercice 1902. Nous extrayons du soixante-dix-septième volume du *Recueil statistique du Ministère des voies de communication* les données récapitula-

tives suivantes qui se rapportent au réseau d'intérêt général de la Russie d'Europe, non compris la Finlande :

	Année		Différence
	1902	1901	
Longueurs moyennes exploitées (kilomètres)	47 334	45 290	+ 2 044
Dépenses d'établissement (millions de francs)	12 622	12 260	+ 362
Nombre de voyageurs à toute distance (milliers)	111 149	109 632	+ 1 517
— — à un kilomètre (millions)	11 948	12 184	— 236
Marchandises à petite vitesse à toute distance (milliers de tonnes) .	122 512	120 341	+ 2 171
— — à un kilomètre (millions de tonnes) .	32 010	31 326	+ 1 684
Recettes brutes (millions de francs)	1 543	1 485	+ 58
Dépenses d'exploitation (millions de francs)	1 024	990	+ 34
Produit net total (millions de francs)	519	495	+ 24
Produit net kilométrique (francs)	11 695	10 935	+ 760

Le coefficient d'exploitation, qui était, en 1901, de 67 %, s'est abaissé en 1902 à 66 %.

ITALIE. — Le ministère des travaux publics d'Italie vient de faire paraître le compte rendu annuel sur l'exploitation du réseau en 1902. Nous empruntons à cette publication, intitulée : *Relazione sull'esercizio delle strade ferrate Italiane*, les renseignements qui suivent :

Années	Longueurs moyennes	Nombre de voyageurs kilométriques	Nombre de tonnes kilométriques	Recettes brutes	Dépenses d'exploitation	Produit net
	Kilometres	Milliers		Milliers de francs		
1902	15 970	2 774 158	2 434 423	342 507	257 719	84 788
1901	15 914	2 611 781	2 231 193	321 865	247 215	74 650
Différences.	+ 56	+ 162 377	+ 203 230	+ 20 642	+ 10 504	+ 10 138

Malgré le notable accroissement du produit net, la rémunération du capital de premier établissement est toujours très faible; elle se chiffre par 1,5 %, en 1902, contre 1,4 pour l'exercice précédent. On verra si l'exploitation par l'État, qui est actuellement à l'ordre du jour en Italie, améliorera cet état de choses dans l'avenir.

SUÈDE. — Nous avons inséré dans notre Chronique du mois d'octobre des renseignements sur l'exploitation du réseau de l'État suédois en 1902. On complétera aujourd'hui ces données en mentionnant les résultats de l'exploitation du réseau entier du royaume, d'après la statistique générale parue depuis sous le titre : *Allmann Svensk Jernvägsstatistik för ar 1902*.

Voici le résumé du trafic et des résultats financiers :

Années	Longueurs exploitées	Capital d'établissement	Voyageurs kilométriques	Tonnes kilométriques	Recettes brutes	Dépenses d'exploitation	Produit net
	Kilomètres	Millions de francs	Millions		Milliers de francs		
1902	11 593	1 082	884	1 481	128 354	87 742	40 612
1901	11 334	1 045	875	1 459	126 379	90 608	35 771
Différences.	+ 259	+ 37	+ 9	+ 22	+ 1 975	— 2 866	+ 4 841

La rémunération du capital d'établissement ressort, en 1902, à 3,7 % pour le réseau entier et à 4,5 % pour le réseau des compagnies dont la longueur moyenne s'élève à 7 737 kilom. Pour le réseau de l'État, le rapport pour 100 du produit net au capital d'établissement atteint 3,0.

ALSACE-LORRAINE. — En terminant cette revue sommaire des statistiques les plus récentes des chemins de fer de divers pays d'Europe, on extraira du Rapport de l'administration du réseau d'Alsace-Lorraine pour 1903 les quelques renseignements qui suivent :

La longueur moyenne du réseau, y compris 195 kilom. du chemin de fer Guillaume-Luxembourg, exploités par l'administration du réseau d'Alsace-Lorraine, s'élevait, en 1902, à 1 938 kilom. contre 1 927 en 1901.

Années	Nombre de voyageurs		Nombre de tonnes		Recettes brutes	Dépenses d'exploitation	Produit net
	a	a	a	a			
	toute distance	un kilomètre	toute distance	un kilomètre			
Milliers				Milliers de francs			
1903	32 421	721 783	28 869	2 131 618	122 322	88 155	34 167
1902	30 117	667 351	25 725	1 918 620	112 636	83 155	29 481
Differences . .	+ 2 301	+ 54 432	+ 3 144	+ 212 998	+ 9 686	+ 5 000	+ 4 686

Le coefficient d'exploitation du réseau s'élevait à 72 % pour le dernier exercice contre 73,8 en 1902. La rémunération du capital d'établissement est de 4,31 % en 1903 contre 3,75 % de l'exercice précédent.

De l'Europe nous passons en Asie et en Amérique pour faire quelques emprunts aux dernières statistiques des chemins de fer de l'Inde anglaise et du Dominion du Canada.

INDE ANGLAISE. — Les renseignements sur le réseau indien sont extraits de la publication *Administration Report on the Railways in India for calendar year 1903*, Simla.

Années	Longueurs exploitées	Nombre de voyageurs a toute distance	Nombre de tonnes a toute distance	Recettes brutes	Dépenses d'exploitation	Produit net				
							Milliers		Milliers de francs	
							Kilomètres			
1903	43 398	210 231	48 446	604 937	287 463	317 474				
1902	41 748	196 648	46 265	569 972	280 659	289 313				
Differences . .	+ 1 650	+ 13 583	+ 2 181	+ 34 965	+ 6 804	+ 28 161				

Le réseau de l'Inde est rémunérateur ; le trafic augmente d'année en année et le rapport pour 100 du produit net aux dépenses d'établissement se chiffre par 5,5 en 1903 et par 4,9 en 1902.

CANADA. — Voici, pour finir, les résultats généraux du réseau canadien d'après la statistique intitulée *Railway Statistics of the Dominion of Canada for the year ended June 30 1903*.

Exercices terminés au 30 juin	Longueurs exploitées	Dépenses d'établissement kilométrique	Voyageurs a toute distance	Tonnes a toute distance	Recettes brutes	Dépenses d'exploitation	Produit net				
								Milliers		Milliers de francs	
								Kilomètres	Francs		
1903	30 570	193 000	22 149	48 530	497 611	349 556	148 055				
1902	30 129	187 000	20 680	38 365	433 390	297 041	136 349				
Differences . .	+ 441	+ 6 000	+ 1 469	+ 10 165	+ 64 221	+ 52 515	+ 11 706				

HERTEL.