

# JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

JULES BERNARD

## **Statistique du mouvement des voyageurs entre le Royaume-Uni et le continent européen**

*Journal de la société statistique de Paris*, tome 53 (1912), p. 232-237

[http://www.numdam.org/item?id=JSFS\\_1912\\_\\_53\\_\\_232\\_0](http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1912__53__232_0)

© Société de statistique de Paris, 1912, 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/>

## II

### STATISTIQUE

DU

#### MOUVEMENT DES VOYAGEURS ENTRE LE ROYAUME-UNI ET LE CONTINENT EUROPÉEN

Les relations entre le Royaume-Uni et le nord du continent sont actuellement assurées par 13 lignes de navigation régulières qui ont été créées successivement pour écouler les courants de trafic amenés aux ports de mer par les chemins de fer construits dans les différents pays d'Europe depuis 1848.

Antérieurement à 1848, la traversée du détroit du Pas-de-Calais était effectuée par des voiliers partant alternativement de Douvres et de Calais deux fois par semaine, quand le temps le permettait, avec la malle pour le service postal. C'est en 1816 que le premier vapeur anglais, de 90 tonneaux et d'une force de 30 chevaux, est affecté aux traversées de Douvres à Calais. Successivement, le nombre des traversées à vapeur est augmenté par la mise en service de cinq bateaux anglais et de trois bateaux français sur Calais, et en 1837 le service est assuré indistinctement par vapeurs sur Calais et Boulogne.

En 1848, le nombre total des voyageurs amenés à ces deux ports et vice versa s'est élevé, en chiffre rond, à 85.000 voyageurs.

En 1850, un service hebdomadaire par vapeurs est créé entre Newhaven et Dieppe et devient quotidien en 1851, année de la première exposition de Londres.

Pendant cette dernière année, le nombre total des voyageurs par les trois ports de Calais, Boulogne, Dieppe s'élève à 229.354 voyageurs : il a donc à peu près triplé en trois ans.

Ce mouvement se maintient jusqu'en 1860 où il atteint le chiffre de 209.869 voyageurs ; en 1861, un nouveau service tri-hebdomadaire, créé entre Le Havre et Southampton, et l'ouverture du chemin de fer de Londres à Douvres par Chatham le porte à 244.203 voyageurs.

En somme, pendant cette première période de 13 années, le développement de la navigation à vapeur et l'accès des voies ferrées dans les ports de mer ont eu pour effet d'accroître de 175 % le mouvement des voyageurs entre l'Angleterre et la France.

Bientôt, sous l'influence de ces résultats favorables, trois nouveaux services sont organisés entre les ports étrangers de la mer du Nord et l'Angleterre. Ce sont : en 1862, un service quotidien (sauf le dimanche) entre Ostende et Douvres ; en 1863, un service tri-hebdomadaire entre Rotterdam et Harwich, en 1864, un service bi-hebdomadaire entre Anvers et Harwich ; en 1868, à la suite de l'ouverture de la ligne de Boulogne à Calais, plus directe, le service de Calais-Douvres est dédoublé en deux services quotidiens.

Sous ces influences, si l'on met à part l'accroissement brusque du mouvement amené, en 1867, par l'exposition de Paris sur les ports français, et la dépression accusée en 1870 et 1871, par suite de la guerre franco-allemande, le nombre des

voyageurs avec l'Angleterre suit une marche croissante régulière et, en 1874, atteint les chiffres suivants :

	Voyageurs
Via Calais-Douvres . . . . .	199.556
— Boulogne-Folkestone . . . . .	105.517
— Dieppe-Newhaven . . . . .	56.265
— Le Havre-Southampton . . . . .	17.344
— Ostende-Douvres. . . . .	39.924
— Anvers-Harwich. . . . .	17.142
— Rotterdam-Harwich . . . . .	26.725
	<hr/>
Soit, pour l'ensemble des lignes en service en 1874, un total de . . . .	462.478

qui excède de 252.604 celui que nous avons constaté précédemment en 1860 ; pendant cette deuxième période de 15 ans, le mouvement a plus que doublé et il est près de six fois plus fort qu'en 1848, année de l'ouverture du premier service régulier.

En 1876, un nouveau service régulier est inauguré avec la Hollande, entre Flessingue et le port anglais de Queenborough, sur la Tamise.

Pendant la période suivante jusqu'en 1891, nous n'avons à noter que l'extension du service sur Rotterdam devenu quotidien (sauf le dimanche) en 1875, la création d'un troisième service journalier par Calais en 1880, d'un deuxième service journalier par Dieppe en 1889.

En 1891, apparaissent quatre services d'une importance secondaire, ceux de Cherbourg et de Saint-Malo à Southampton, qui présentent moins le caractère de lignes internationales que les précédents, mais qui, malgré cela, sont appelés à un développement assez sensible, et ceux de Hambourg et Esbjerg, ports de la mer Baltique, sur Harwich.

En 1901, après l'accroissement brusque amené par l'exposition de Paris de 1900, le mouvement total ressort des chiffres suivants, en nombres ronds :

	Nombre de voyageurs en 1901
Par les 6 ports français de la Manche. . . . .	647.000
— 4 ports de la mer du Nord. . . . .	365.000
— 2 ports de la mer Baltique. . . . .	22.000
	<hr/>
Le mouvement d'ensemble par les 12 lignes de navigation régulière existantes s'élève donc à. . . . .	1.034.000
Pour obtenir le nombre total des voyageurs du continent avec l'Angleterre, il faut y ajouter les excursionnistes qui ont traversé le détroit par les ports de Calais, Boulogne, Ostende, en dehors des services réguliers, et dont le total s'élève à .	70.000
	<hr/>
Ensemble . . . . .	1.104.000

en excédent de 642.000 voyageurs sur le mouvement de 1874, soit près de trois fois plus.

Pour arriver à l'époque actuelle, nous n'avons à noter que l'ouverture en 1906 d'un service tri-hebdomadaire entre le port belge de Zeebrugge et Hull, pour les relations du continent avec le nord de l'Angleterre, ce qui porte à 13 le nombre des services réguliers de voyageurs entre le continent et l'Angleterre.

Le nombre total des voyageurs transportés, en 1914, par ces services, dans les deux sens, y compris les excursionnistes, s'est élevé à 1.662.000 voyageurs, chiffre

supérieur de 558.000 voyageurs à celui de 1901, soit un accroissement annuel de 56.000 voyageurs, qui donne une mesure de l'importance des relations actuelles des habitants du Royaume-Uni avec le continent.

	Voyageurs	
En 1911, les ports français de la Manche ont reçu ou expédié . . .	1.049.000,	soit 63,1 % du total
— les ports belges et hollandais de la mer du Nord ont reçu ou expédié. . . . .	522.000,	soit 31,4 % —
— les ports de la Baltique ont reçu ou expédié. . . . .	33.000,	soit 2,0 % —
— les excursionnistes à trajet variable s'élèvent à . . . . .	58.000,	soit 3,5 % —

Dans le mouvement total des ports français :

Ceux desservis par le réseau Nord entrent pour . . . . .	754.000,	soit 71,9 % —
— — — de l'État pour. . . . .	295.000,	soit 28,1 % —

D'après la statistique des voyageurs par nationalité, tenue dans des ports anglais, au débarquement, les Anglais entrent dans ces chiffres pour une proportion de 54,8 %; les autres nationalités pour 45,2 %.

Cette répartition n'est pas la même pour tous les ports :

A Boulogne et à Dieppe, la proportion des Anglais dépasse 60 % et elle n'atteint que 44 % à Calais; la différence tient au mouvement local de l'Angleterre sur ces deux premiers points qui sont des centres d'attraction très suivis par la population britannique.

Pour terminer cet exposé sans trop citer de chiffres, nous rapprocherons le mouvement des voyageurs par chacune des voies actuelles, pendant la période de 10 années 1901-1911 :

	Nombre de voyageurs		Différence de 1911 sur 1901	
	1901	1911		
Services anglais et français de la Manche. . .	647.000	1.049.000	+ 402.000	+ 62 %
— belges et hollandais de la mer du Nord.	365.000	522.000	+ 157.000	+ 43 %
— de la mer Baltique . . . . .	22.000	33.000	+ 11.000	+ 50 %

Ce sont les services plus rapides et plus confortables qui desservent les ports français, qui présentent le développement le plus accentué; ceux qui desservent les ports étrangers, obligeant à des traversées maritimes plus longues, malgré leur bas prix, n'attirent pas autant les voyageurs sujets à déplacements fréquents.

Il est facile de se rendre compte de l'importance relative et du développement des principaux services que nous venons de comparer en jetant un coup d'œil sur le graphique de la page 237 qui met en évidence le nombre de voyageurs transportés depuis 1816 jusqu'à nos jours.

A l'origine, jusqu'à 1837, c'est la voie de Calais-Douvres, la première organisée, qui l'emporte, ensuite celle de Boulogne-Folkestone jusqu'à 1863, avec un écart de plus en plus faible; dès 1863, la voie de Calais est beaucoup plus suivie que les autres, mais se développe moins rapidement que celle de Boulogne et, en 1911, celle de Boulogne reprend la tête.

La voie de Dieppe reste sensiblement inférieure à celle de Boulogne jusqu'à 1888, la dépasse notablement jusqu'en 1903, puis reste très inférieure.

Dans les services étrangers, beaucoup moins fréquentés que les services franco-anglais, c'est la voie d'Ostende qui a la prédominance, elle offre avec celle de Flessingue le plus rapide développement à partir de 1905.

Une des caractéristiques les plus nettes de la différence de régime de ces différentes voies résulte de la comparaison du mouvement des voyageurs pendant les années d'exposition universelle avec celui de l'année précédente. Les différences absolues et les proportions du pourcentage sont mises en évidence dans le tableau suivant :

	EXCÉDENT DU NOMBRE DES VOYAGEURS PENDANT L'ANNÉE DES EXPOSITIONS SUR L'ANNÉE PRÉCÉDENTE								MOYENNE DU POURCENTAGE des années 1867 - 1878 1889-1900
	EXPOSITION DE PARIS								
	1867	P. 100	1878	P. 100	1889	P. 100	1900 (1)	P. 100	
Calais-Douvres . . . . .	+ 73.967	58	+ 78.114	43	+ 98.234	39	+ 56.344	21	41
Boulogne-Folkestone . . . .	+ 37.574	31	+ 11.230	10	+ 5.823	5	+ 137	»	12
Dieppe-Newhaven . . . . .	+ 53.580	161	+ 89.594	153	+ 108.114	143	+ 94.033	53	127
Le Havre-Southampton . . . .	+ 5.763	37	+ 7.165	47	+ 2.891	22	+ 6.230	21	32

  

	EXPOSITION DE BRUXELLES				MOYENNE DU POURCENTAGE des deux années 1897-1910	OBSERVATIONS
	1897	P. 100	1910	P. 100		
	Ostende-Douvres . . . . .	+ 8.352	6	+ 62.681		
Anvers-Harwich . . . . .	+ 7.829	18	+ 22.315	36	27	
Flessingue-Queenborough . . .	+ 2.488	3	+ 19.617	15	9	
Rotterdam-Harwich . . . . .	+ 1.471	2	+ 9.066	10	6	

(1) La baisse relative constatée en 1900 est due à l'influence de la guerre du Transvaal.

C'est la voie de Dieppe, avec un coefficient de 127 %, qui, grâce à ses prix bas, a profité le plus de l'affluence des visiteurs des expositions de Paris, ensuite viennent la voie de Calais avec 41 %, celle du Havre avec 32 %; Boulogne, qui est surtout suivie par les voyageurs qui recherchent à la fois la rapidité et le confortable, n'a augmenté que de 12 %.

Dans les lignes étrangères, Anvers et Ostende ont profité, dans les proportions de 27 et 22 %, du mouvement causé par les expositions de Bruxelles; bien après viennent les voies de Flessingue (9 %), de Rotterdam (6 %).

Cet exposé permet de se rendre compte de l'importance des relations de l'Angleterre avec le continent dans les conditions actuelles de traversée maritime qui varie de une heure à plusieurs heures.

Si l'on compare les moyens de transport d'aujourd'hui, par des trains rapides composés de voitures des types les plus modernes, par des paquebots marchant à une vitesse d'au moins 20 nœuds qui devient de plus en plus accélérée, permettant d'effectuer le voyage de Paris à Londres en moins de sept heures, on ne peut douter que le chiffre de 1911 (1.662.000 voyageurs), cité ci-dessus, ne soit largement dépassé dans l'avenir.

Nous avons vu que, dans ce chiffre, le nombre des voyageurs anglais ne s'élève

guère qu'à 913.000, soit moins de un million, chiffre relativement bien faible si on le rapproche, d'une part, de celui de la population de la Grande-Bretagne (42.816.000 habitants), et, d'autre part, de la population continentale de plus de 100 millions d'habitants, en ne prenant que la France, l'Italie et l'Europe centrale qui ne donnent actuellement que 750.000 voyageurs.

On ne peut prétendre que les moyens de communication existants aient atteint leur maximum de débit et que les améliorations en cours, telles que l'emploi de bateaux plus rapides, la construction de gares maritimes bien aménagées, telles que celle de Calais, qui sont en voie de réalisation à Douvres et à Boulogne, n'amèneront pas un nouvel accroissement sensible des relations entre l'Angleterre et le continent.

Mais on peut affirmer aussi que la traversée maritime sera toujours un obstacle sérieux à cet accroissement, si l'on observe que le nombre des voyageurs ayant traversé le détroit ou la mer du Nord n'est que de 1.662.000 en 1911, pour une population d'environ 140 millions d'habitants, alors que les relations de la Belgique avec la France, dont la population totale est de 46 millions, donnent lieu à un mouvement de près d'un million de voyageurs en dehors de la zone frontière.

En appliquant la même proportion aux 140 millions d'habitants du continent en relation avec l'Angleterre, on peut estimer à 4 ou 5 millions au moins le nombre de voyageurs qui circuleraient entre ces deux pays si les moyens de communication étaient analogues.

Pour arriver à ce chiffre, la seule solution serait la construction sous la Manche d'un tunnel raccordé aux voies ferrées, dont l'idée première revient à M. Thomé Gamond, qui présenta, en 1856, un projet d'ailleurs difficilement réalisable.

En 1870, ce projet a été repris par une société française à la tête de laquelle était M. Michel Chevalier, le premier de nos présidents de la Société de Statistique. Il a été étudié magistralement par un de nos collègues, M. A. Sartiaux, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, chef d'exploitation du Chemin de fer du Nord, qui, dans la *Revue politique et parlementaire*, en a démontré la possibilité, je dirai même la facilité d'exécution, tant au point de vue technique qu'au point de vue financier.

Malheureusement, malgré l'importance très sérieuse des intérêts en jeu, des considérations politiques ou extérieures ont jusqu'ici arrêté l'exécution de ce projet dont les résultats, au point de vue économique, seraient incalculables.

En terminant, je dois vous signaler, ce que j'aurais peut-être dû faire d'abord, la source où j'ai puisé les éléments de cet exposé ; c'est grâce à l'obligeance et à l'activité de M. Finez, correspondant de la Compagnie du Nord à Douvres, que j'ai pu réunir ces éléments tirés de statistiques très complètes qu'il a, avec beaucoup de persévérance, pu réunir en Angleterre.

Si j'ai été assez heureux pour vous intéresser quelque peu, vous voudrez bien, j'en suis persuadé, me permettre de reporter à M. Finez une grande part de la satisfaction que vous avez bien voulu me témoigner par votre bienveillante attention.

Jules BERNARD.

---

**TABEAU GRAPHIQUE DES RÉSULTATS DU TRAFIC DES VOYAGEURS ENTRE L'ANGLETERRE ET LE CONTINENT DEPUIS 1815**

Les ordonnées représentent par 10.000 le nombre total des voyageurs; les abscisses représentent les années

