

JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

HERTEL

Chronique des transports

Journal de la société statistique de Paris, tome 36 (1895), p. 361-364

http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1895__36__361_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/>

III.

CHRONIQUE DES TRANSPORTS.

Chemins de fer. — 3^e Trimestre 1895.

France. — Nous avons annoncé dans notre précédente chronique la distribution prochaine de la *Statistique officielle des chemins de fer français (documents divers)*, publiée par le Ministère des travaux publics. La première partie de ce document a paru dans le courant du trimestre écoulé; elle contient, comme les années précédentes, une série de tableaux donnant des renseignements très détaillés sur la situation successive du réseau français, depuis son origine, et sur le trafic et les résultats de l'exploitation des chemins de fer d'intérêt général pendant l'exercice 1893. Nous nous bornerons à en extraire les indications suivantes :

La longueur moyenne du réseau d'intérêt général exploitée, pendant l'année 1893, a été de 35350 kilomètres, en accroissement de 469 kilomètres sur celle de l'année précédente.

Le nombre de voyageurs à un kilomètre atteint 10007950430, en accroissement d'environ 765 millions.

Ce mouvement a donné lieu à une recette de 387203575 fr., contre 371103458 fr. en 1892. Le produit moyen d'un voyageur kilométrique a diminué. Il était de 0 fr. 0395 en 1892 et de 0 fr. 0382 en 1893.

Le nombre de tonnes kilométriques, qui était de 12119976952 en 1892, monte à 12274176863; mais la recette correspondante tombe de 649460916 fr. à 644481932 fr. et le produit moyen d'une tonne kilométrique, qui était de 0 fr. 0536 en 1892, descend à 0 fr. 0525.

La recette kilométrique d'exploitation accuse une faible amélioration, elle s'élève à 33581 fr., contre 33407 en 1892; mais la dépense d'exploitation s'accroît plus sensiblement, en montant de 18573 fr., chiffre de l'année précédente, à 19038 fr. En conséquence, le produit net kilométrique diminue de 291 fr., par rapport aux résultats de l'année 1892. Il s'élève, en 1893, à 14543 fr.

Le produit de l'impôt perçu sur les transports à grande vitesse atteint 48357622 fr., en diminution de 7131375 fr., sur l'année précédente.

Passons maintenant la revue des renseignements plus récents, publiés également par le Ministère des travaux publics, à titre provisoire :

Le *Journal officiel* du 11 juillet dernier contient un tableau comparatif des recettes de l'exploitation du réseau d'intérêt général pendant le premier trimestre des années 1895 et 1894.

D'après ce relevé, au 31 mars dernier, la longueur totale exploitée était de 36199 kilomètres. Le réseau d'intérêt général a donc augmenté, depuis le 1^{er} avril 1894, de 394 kilomètres.

Les recettes du premier trimestre 1895, non compris l'impôt sur la grande vitesse, ont été de 256319000 fr., en diminution d'environ 14 millions, par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent. Toutes les grandes Compagnies, à l'exception de celle des chemins de fer du Midi, participent à cette moins-value. La Compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée subit la plus forte diminution de 5693000 fr., la Compagnie du Nord ne perd que 709000 fr.

Le produit de l'impôt sur les transports à grande vitesse s'est élevé, pendant les trois premiers mois de l'année courante, à 8862000 fr., en diminution de 970000 fr. sur le premier trimestre de 1894.

Comme on voit, les affaires languissent et l'année ne s'annonce pas comme fructueuse.

Le *Journal officiel* du 17 juillet dernier donne des renseignements analogues sur les chemins de fer algériens et tunisiens.

La longueur du réseau est stationnaire; elle est de 3152 kilomètres, dont 2927 en Algérie et 225 en Tunisie.

Les recettes du premier trimestre de l'année courante ont atteint 5160727 fr., dépassant celles de la période correspondante de 1894 de 446237 fr.

Étranger. — a) *Situation du réseau européen au 31 décembre 1894.* — La direction des chemins de fer au Ministère des travaux publics a publié, dans le *Journal officiel* du 2 août dernier, un tableau donnant en détail les ouvertures des chemins de fer européens en 1894 et la situation du réseau de l'Europe à la fin de 1894.

D'après ce relevé, la longueur totale des voies ferrées exploitées au 1^{er} janvier de l'année courante s'élève à 245330 kilomètres, en accroissement de 6768 kilomètres sur la longueur de l'année précédente. En 1893, on a livré à l'exploitation 6380 kilomètres. L'activité dans la construction reste donc à peu près stationnaire.

La longueur totale et l'accroissement constaté, en 1894, se répartissent comme il suit :

| Pays. | Longueur | Accroissement | Pays. | Longueur | Accroissement |
|--------------------------------------|-------------------------|---------------|----------------------------------|------------------------|---------------|
| | au 31 décembre 1894. | en 1894. | | au 31 décembre 1894 | en 1894. |
| — | Kilomètres. | | — | Kilomètres. | |
| Allemagne | 45 577 | 735 | Espagne | 12 147 | 712 |
| France | 39 979 | 620 | Suède | 9 234 | 452 |
| Russie | 35 543 | 2 092 | Belgique | 5 545 | 72 |
| Grande-Bretagne et Irlande | 33 580 | 361 | Suisse | 3 477 | 54 |
| Autriche-Hongrie | 30 038 | 878 | Pays-Bas et Luxembourg | 3 102 | 6 |
| Italie | 14 626 | 442 | Autres pays | 12 482 | 344 |

Malgré un certain ralentissement dans la construction (620 kilomètres ouverts en 1894 contre 928 kilomètres en 1893), la France conserve toujours le second rang comme longueur absolue de son réseau, mais elle n'occupe que le 6^e rang parmi les autres pays, si l'on compare l'étendue de chaque réseau avec la superficie du pays correspondant. C'est en Belgique que la densité du réseau est toujours la plus forte. On y trouve 18,8 kilomètres de chemins de fer par myriamètre carré de superficie; puis viennent la Grande-Bretagne avec 10,7 kilomètres, les Pays-Bas, 8,7 et l'Allemagne et la Suisse, chacune avec 8,4 kilomètres. La densité de notre réseau est de 7,6 kilomètres.

On constate, en outre, en examinant le développement du réseau, par rapport à la population, que notre pays possède 10,4 kilomètres par 10 000 habitants. Le même rapport en Allemagne est de 9 kilomètres. L'Europe entière possède 2,5 kilomètres par myriamètre carré de sa superficie et 6,7 kilomètres par 10 000 habitants.

b) *Situation des chemins de fer des autres contrées de la terre.* — Il ne sera peut-être pas sans intérêt de compléter les renseignements précédents par quelques données analogues, relatives aux réseaux des autres contrées du globe, extraites de la publication bimensuelle du Ministère prussien des travaux publics, intitulée : *Archiv für Eisenbahnwesen* (fascicule mai et juin 1895).

Voici les données afférentes à la situation du réseau du globe pour les cinq années 1889 à 1893 :

| Contrées. | 1889. | 1890. | 1891. | 1892. | 1893. |
|-------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| | Kilomètres. | | | | |
| Europe | 219 752 | 223 714 | 228 075 | 232 216 | 238 553 |
| Amérique | 317 737 | 331 779 | 342 227 | 353 251 | 360 415 |
| Asie | 31 707 | 33 268 | 35 536 | 37 367 | 38 788 |
| Afrique | 8 866 | 9 387 | 10 496 | 11 677 | 12 384 |
| Australie | 18 022 | 18 971 | 19 828 | 20 416 | 21 030 |
| Totaux | 596 084 | 617 119 | 636 162 | 654 927 | 671 170 |

Comme on voit, la longueur totale du réseau de notre planète s'élevait, au 31 décembre 1893, à 671 170 kilomètres, c'est-à-dire à presque 17 fois la longueur de l'équateur terrestre.

Le capital de premier établissement de ce réseau s'élevait, à la même date, à 178 967 millions de francs et le coût kilométrique moyen à 266 600 fr., en chiffre rond.

c) *Grande-Bretagne.* — De la statistique du *Board of Trade*, qui vient de paraître, nous extrayons les données récapitulatives suivantes, relatives à l'exploitation du réseau

anglais pendant l'année 1894; les longueurs sont indiquées en milles anglais et les résultats financiers en milliers de livres sterling :

| Années. | Longueur. | Nombre de voyageurs. | Nombre de tonnes. | Recettes brutes. | Dépenses d'exploitation. | Produit net. |
|-------------|-----------|----------------------|-------------------|------------------|--------------------------|--------------|
| | | Milliers. | | | | |
| 1894 . . . | 20 908 | 911 413 | 324 416 | 84 310 | 47 208 | 37 102 |
| 1893 . . . | 20 646 | 873 177 | 293 290 | 80 632 | 45 696 | 34 937 |
| Différence. | + 262 | + 38 236 | + 31 126 | + 3 678 | + 1 512 | + 2 165 |

d) *Chemins de fer économiques.* — Dans la dernière chronique, nous avons donné quelques renseignements sur les chemins de fer économiques belges, dont le développement rapide et l'exploitation assez rémunératrice attirent l'attention des spécialistes. La question des chemins de fer de cette catégorie étant actuellement à l'ordre du jour des préoccupations de la plupart des gouvernements étrangers, nous continuerons aujourd'hui la revue, forcément très sommaire, des résultats d'exploitation des autres réseaux étrangers à faible trafic, en jetant tout d'abord un coup d'œil rapide sur les efforts tentés dans divers pays en vue de la création et du développement des chemins de fer économiques.

Pour ne citer que les pays principaux, on constate qu'en Prusse, en exécution de la loi du 28 juillet 1892, on a concédé, jusqu'au 1^{er} avril dernier, 131 nouvelles lignes économiques; l'Autriche vient de donner un grand essor à l'établissement des voies d'intérêt local par la loi du 31 décembre dernier, qui accorde de grandes facilités et le concours financier de l'État et des provinces à ce genre d'entreprises. La longueur des nouvelles lignes d'intérêt local projetées dans ce dernier pays s'élève actuellement à 1 800 kilomètres. La participation du Trésor dans l'établissement de ces lignes se chiffre par 30 millions de florins, soit environ un tiers du capital nécessaire pour leur construction. De son côté, la Hongrie a concédé, sur son territoire, pendant les quatre dernières années, 2 113 kilomètres de lignes nouvelles à faible trafic. En Italie, où le réseau des chemins de fer économiques est déjà important, le programme du Ministère Baccarini comprend 3 627 kilomètres de nouvelles lignes sur routes à voie étroite de 0^m,95 d'écartement. Enfin, le ministre des finances de Russie, pour suppléer à l'insuffisance des routes vicinales, fait examiner le projet d'un vaste réseau de chemins de fer économiques, et pour procéder à la première application de son programme, ouvre, dans le budget de 1895, un crédit spécial de 10 millions de roubles.

Passons maintenant aux faits statistiques concernant les chemins de fer économiques en exploitation en Allemagne, en Italie et en Hongrie.

Allemagne. — Le XIV^e volume de la statistique allemande publiée par l'Office impérial des chemins de fer sur les résultats de l'exercice 1893-1894, contient un tableau spécialement consacré aux chemins de fer à voie étroite.

D'après ce relevé, la longueur de ce réseau, dit tertiaire, s'élevait, en 1893-1894, à 1 340 kilomètres, contre 1 269 pendant l'exercice précédent. — Comme on voit, le développement est assez faible, mais il ne faut pas oublier qu'en dehors de ce réseau, l'Empire possède un grand nombre de voies ferrées, dites secondaires, qui figurent, dans la statistique officielle, au groupe d'intérêt général, parce qu'elles sont à l'écartement normal. Les conditions techniques d'établissement des lignes secondaires, les frais de leur construction et les conditions de leur exploitation les rendent assimilables à nos chemins de fer d'intérêt local.

Ceci dit, en passant, revenons aux résultats d'exploitation du réseau tertiaire allemand.

Le capital de premier établissement de ce réseau s'élève à 56 916 marks par kilomètre : ce chiffre moyen varie, suivant les lignes, entre 17 264 et 110 727 marks par kilomètre.

Le nombre de voyageurs à un kilomètre était de 104 429 784 en 1893-1894, en accroissement d'environ 9 millions sur le chiffre de l'exercice précédent; le nombre de tonnes kilométriques était de 47 688 583, contre 43 235 276 en 1892-1893.

La recette moyenne kilométrique a augmenté; elle était de 4 785 marks en 1892-1893 et de 5 047 marks pendant le dernier exercice. La dépense kilométrique d'exploitation a diminué; elle était de 3 576 marks pendant l'exercice précédent et de 3 532 en 1893-1894.

En conséquence, le produit net kilométrique s'élevait, en 1893-1894, à 1 515 marks; et l'accroissement, sur le résultat de l'exercice précédent, atteint 306 marks par kilomètre.

Italie. — Le dernier volume de la statistique officielle italienne, qui nous est parvenu, étant afférent aux résultats de l'exploitation en 1890, nous emprunterons les données approximatives qui suivent à la *Revue des chemins de fer tertiaires*, publiée par le Ministère prussien des travaux publics, fascicule du mois de juillet dernier.

L'article consacré dans cette *Revue* aux chemins de fer italiens sur routes reproduit les principaux faits statistiques contenus, sur ce sujet, dans un travail récent de M. Amoretto, directeur de la Compagnie des chemins de fer routiers de Turin. D'après ces renseignements, la longueur actuelle du réseau italien sur routes est d'environ 3000 kilomètres; l'écartement des lignes varie entre 0^m,749 et 1^m,435, mais ce dernier est le plus répandu. Le coût moyen d'établissement, y compris le matériel roulant, s'élève à environ 40625 fr. par kilomètre. La recette kilométrique est évaluée à 6250 fr., et la dépense d'exploitation à 4688 fr.; il s'ensuit que le produit net kilométrique ressort à 1562 fr.

Hongrie. — Pour terminer, on donnera quelques renseignements sur le réseau économique hongrois, qui constitue un tiers de la longueur totale du réseau entier de ce royaume.

D'après une étude de M. le comte Wilczek, publiée dans la *Revue austro-hongroise des chemins de fer et de la navigation* (n^{os} 13 et 14 de 1895), la longueur du réseau des chemins de fer d'intérêt local de la Hongrie s'élevait, au 31 décembre 1893, à 4151 kilomètres contre 3722 en 1892. Le capital de premier établissement de ces lignes, qui sont presque toutes, comme en France, à voie normale, était de 31907 florins par kilomètre.

Le nombre de voyageurs à un kilomètre s'élevait, en 1893, à 190314298, en accroissement d'environ 29 millions sur l'année précédente; le nombre de tonnes kilométriques était de 142 millions, en chiffre rond, contre 121 millions en 1892.

La recette brute s'élevait à 8818448 florins, en accroissement de 1164824 florins sur l'année 1892; la dépense d'exploitation a augmenté également de 648108 florins et a atteint 4834081 florins. Le bénéfice net du réseau se chiffrait donc par 3984367 florins, en accroissement de 516716 florins sur celui de 1892.

Le défaut d'espace nous oblige à ajourner notre chronique de la navigation.

HERTEL.