

JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

HERTEL

Chronique des transports

Journal de la société statistique de Paris, tome 38 (1897), p. 354-356

http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1897__38__354_0

© Société de statistique de Paris, 1897, 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/legal.php>). 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.

3^e Trimestre 1897. — Chemins de fer.

France. — Dans notre précédente chronique des transports par voies ferrées (1), nous avons analysé sommairement la *Statistique officielle des chemins de fer français*, relative aux résultats de l'année 1895. A défaut de documents d'ensemble sur l'exploitation de notre réseau en 1896, qui paraîtront plus tard, on donnera ici quelques renseignements sur ce dernier exercice, extraits des tableaux statistiques publiés dans le *Journal officiel*.

Réseau d'intérêt général. — Le numéro dudit *Journal*, daté du 13 avril dernier, contient le tableau des recettes de l'exploitation de notre réseau d'intérêt général en 1896. Voici comment il se récapitule :

| Années. | Longueur moyenne exploitée. | Recettes (en francs) | | |
|--------------|-----------------------------|----------------------|----------------|---------------------|
| | | totales. | par kilomètre. | par jour-kilomètre. |
| — | — | — | — | — |
| 1896 | Kilomètres. 36 673 | 1 273 706 541 | 34 731 | 95 |
| 1895 | 36 436 | 1 242 789 215 | 34 109 | 93 |
| Différence. | + 237 | + 30 917 326 | + 622 | + 2 |

Les impôts sur les transports, non compris dans les recettes ci-dessus, se sont élevés, en 1896, à 53 423 531 fr., en accroissement de 2 006 464 fr. sur les impôts analogues perçus l'année précédente. Le manque de données sur les dépenses d'exploitation ne permet pas de dégager le produit net; néanmoins, l'accroissement très notable des recettes fait prévoir que l'amélioration, signalée dans nos précédentes chroniques, à propos des résultats des années 1895 et 1894, s'accroîtra en 1896.

Chemins de fer algériens. — En ce qui concerne notre réseau algérien, la faible reprise, mentionnée dans une de nos précédentes chroniques, ne semble pas se maintenir en 1896. En effet, les données suivantes, empruntées au tableau du *Journal officiel* du 27 avril dernier, accusent une décroissance des recettes, qui fait prévoir que les résultats de l'exercice seront très mauvais :

| Années. | Longueur moyenne exploitée. | Recettes | | |
|----------------|-----------------------------|-------------------------------|------------------|---------------------|
| | | totales. | kilométriques. | par jour-kilomètre. |
| — | — | — | — | — |
| 1896 | Kilomètres. 2 927 | Milliers de francs. 23 236 | Francs. 7 938 | Francs. 22 |
| 1895 | 2 927 | 24 672 | 8 429 | 23 |
| Différence. . | 0 | — 1 436 | — 491 | — 1 |

Réseau d'intérêt local. — La productivité de ce réseau, quoique toujours très faible, accuse, en 1896, une légère amélioration. Voici les données principales, extraites du *Journal officiel* du 20 juin 1897 :

| Années. | Longueur moyenne exploitée. | Recettes kilométriques. | Dépenses kilométriques. | Produit net kilométrique. |
|--------------|-----------------------------|-------------------------|-------------------------|---------------------------|
| | | | | |
| — | — | — | — | — |
| 1896 | Kilomètres. 3 976 | Francs. 4 991 | Francs. 3 923 | Francs. 1 068 |
| 1895 | 3 856 | 4 899 | 3 914 | 985 |
| Différence. | + 120 | + 92 | + 9 | + 83 |

Le coefficient d'exploitation était de 80 en 1895 et de 79 en 1896. On notera que les données ci-dessus se rapportent à l'ensemble des lignes, dont 2 737 kilomètres jouissaient de la garantie du Trésor, et 1 239 kilomètres étaient exploités au risque des compagnies. Le produit net du premier réseau s'élevait à 360 fr. par kilomètre, tandis que la recette nette kilométrique du second réseau atteignait 2 632 fr.

Avant de passer en revue les principales statistiques étrangères, parues depuis notre dernière chronique, on mentionnera les deux tableaux du *Journal officiel*, relatifs à des faits plus récents. Le numéro de l'*Officiel* du 26 juillet dernier contient des renseignements sur les recettes de l'exploitation du réseau d'intérêt général pendant le premier trimestre de l'année courante. Les recettes totales de ce trimestre s'élèvent à 286 mil-

(1) Voir *Journal de la Société de statistique de Paris*, avril 1897, p. 138.

lions 045 523 fr., en augmentation de 2 289 369 fr. sur celles du premier trimestre de l'année 1896. Ce dernier chiffre paraît très faible, si on le compare avec les 23 millions, chiffre afférent à l'accroissement des recettes du premier trimestre de 1896 sur celles de la période correspondante de 1895.

D'après les données insérées dans le *Journal officiel* du 23 août dernier, les recettes de notre réseau algérien, dont la longueur reste stationnaire (2 927 kilomètres), baissent encore, pendant le premier trimestre de 1897, de 72 440 fr., et atteignent, au total, 4 901 382 fr., contre 4 973 822 fr. réalisés pendant la période correspondante de 1896.

Étranger. — Les statistiques étrangères parues depuis notre dernière chronique étant fort nombreuses, force nous est de borner nos extraits aux principaux pays d'Europe pour pouvoir insérer, dans le cadre de cette chronique, des renseignements sommaires sur quelques réseaux en Asie et en Amérique.

a) *Allemagne.* — Voici d'abord quelques données afférentes au réseau allemand à voie normale, extraites du XVI^e volume de la *Statistique officielle des chemins de fer allemands*, publiée par l'Office impérial des chemins de fer sur l'exercice 1895-1896 :

| Exercices. | Longueur moyenne exploitée. | Voyageurs à un kilomètre. | Tonnes transportées à un kilomètre. | Recettes totales. | Dépenses d'exploitation. | Produit net kilométrique. |
|-----------------|-----------------------------|---------------------------|-------------------------------------|---------------------|--------------------------|---------------------------|
| — | Kilomètres. | Milliers. | Milliers. | Milliers de francs. | Milliers de francs. | Francs. |
| 1895-1896. . . | 44 927 | 13 917 284 | 25 115 563 | 1 872 110 | 1 065 140 | 18 161 |
| 1894-1895. . . | 44 065 | 12 810 542 | 24 349 727 | 1 762 827 | 1 075 087 | 15 796 |
| Différence. . . | + 862 | + 1 106 742 | + 765 836 | + 109 283 | — 9 947 | + 2 365 |

La prospérité du réseau est indéniable; la rémunération du capital de premier établissement s'élève à 5,74 p. 100 pendant le dernier et à 4,98 p. 100 pendant l'avant-dernier exercice.

b) *Russie.* — Du 46^e volume du *Recueil statistique* du Ministère des voies de communication, publié au mois de juillet dernier, nous extrayons les chiffres comparatifs suivants, afférents aux années 1895 et 1894. Ils ne s'appliquent qu'aux chemins de fer de la Russie d'Europe, non compris la Finlande :

| | 1895. | 1894. | Différence. |
|---|---------------|---------------|---------------|
| Longueur moyenne exploitée (en verstes) | 31 531 | 30 405 | + 1 126 |
| Voyageurs transportés à toute distance | 60 823 268 | 55 632 235 | + 5 191 033 |
| — verstiques (milliers) | 7 104 989 | 5 757 991 | + 1 346 998 |
| Marchandises transportées à toute distance (en milliers de pouds) | 5 588 537 | 5 421 701 | + 166 836 |
| Marchandises transportées à une verste (en milliers de pouds). | 1 294 332 437 | 1 193 559 036 | + 100 773 401 |
| Recettes par verste (en roubles). | 12 428 | 12 094 | + 334 |
| Dépenses d'exploitation par verste (en roubles). | 7 192 | 7 059 | + 133 |
| Produit net par verste (en roubles) | 5 236 | 5 035 | + 201 |

(Notons qu'une verste = 1 067 mètres et un poud = 16 kilogr. 380.)

c) *Grande-Bretagne.* — Nous empruntons les données ci-après au *Rapport du Board of Trade*, paru tout récemment :

| | 1896. | 1895. | Différence. |
|---|------------|------------|-------------|
| Longueur exploitée au 31 décembre (milles) | 21 277 | 21 174 | + 103 |
| Voyageurs transportés à toute distance (milliers) | 980 339 | 929 771 | + 50 568 |
| Marchandises transportées à toute distance (milliers de tonnes anglaises) | 356 468 | 334 231 | + 22 237 |
| Recettes brutes totales (en livres sterling) | 90 119 122 | 85 922 702 | + 4 196 420 |
| Dépenses totales d'exploitation (en livres sterling) | 50 192 424 | 47 876 637 | + 2 315 787 |
| Produit net total (en livres sterling) | 39 926 698 | 38 046 065 | + 1 880 633 |

La prospérité des chemins de fer anglais, accusée par ces chiffres, permet à nos voisins d'introduire constamment de nouvelles et importantes améliorations dans le service de transport. Ces progrès, très enviables, nous sont révélés par les très intéressantes « Lettres de Londres », publiées par M. Acworth dans le *Bulletin de la Commission internationale du Congrès des chemins de fer*, fascicule du mois de juillet 1897, et dans le journal autrichien *Zeitschrift für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt*, numéro du 12 septembre 1897.

d) *Indes anglaises.* — Le dernier *Rapport administratif* du colonel Gracey, directeur général des chemins de fer de l'Inde anglaise, paru tout récemment à Simla (1^{re} partie), contient des renseignements très détaillés sur les résultats de l'exploitation du réseau de cette colonie, pendant l'exercice terminé au 31 mars 1897. Nous extrayons de cette intéressante publication les données suivantes.

La longueur du réseau a atteint, pendant l'exercice considéré, 20 390 milles anglais, en accroissement de 713 milles sur la longueur de l'exercice 1895-1896. Le trafic de ce réseau a donné les résultats suivants :

| Années. | Nombre de voyageurs (milliers) | | Nombre de tonnes (milliers) | | Recettes (milliers de roupies) | |
|---------------|--------------------------------|-------------|-----------------------------|-------------|--------------------------------|---------|
| | à toute distance. | à un mille. | à toute distance. | à un mille. | brutes. | nettes. |
| 1896. . . . | 160 817 | 6 427 608 | 32 471 | 4 588 716 | 253 660 | 131 683 |
| 1895. . . . | 153 081 | 6 172 966 | 33 628 | 4 944 797 | 262 369 | 141 170 |
| Différence. . | + 7 736 | + 254 642 | - 1 157 | - 356 081 | - 8 709 | - 9 487 |

On constate que le trafic des marchandises diminue et les recettes s'en ressentent d'autant plus que les dépenses d'exploitation s'élèvent à 121 976 875 roupies en 1896, contre 121 198 860 en 1895. On notera que la valeur d'une roupie est fixée, depuis 1893, à 1 fr. 68 c., mais son cours moyen est inférieur et très variable.

e) *Canada.* — Du *Rapport du département des chemins de fer du Dominion*, publié à Ottawa en 1897, nous extrayons les chiffres comparatifs suivants, afférents aux exercices terminés au 30 juin de 1896 et de 1895 :

| Exercices. | Longueurs exploitées. | Nombre de voyageurs. | Tonnes transportées à toute distance. | Recettes kilométriques. | Dépenses kilométriques. | Coefficient d'exploitation. |
|------------|-----------------------|----------------------|---------------------------------------|-------------------------|-------------------------|-----------------------------|
| | | | | | | |
| 1895-1896. | 26 178 | 14 810 | 22 010 | 10 000 | 6 900 | 69 |
| 1894-1895. | 25 707 | 13 988 | 19 522 | 9 400 | 6 600 | 70 |

Les rapports pour cent du produit net aux dépenses d'établissement s'élevaient à 1,70 pour l'exercice terminé au 30 juin 1896, et à 1,50 pour l'exercice précédent.

f) *Inde néerlandaise.* — Voici quelques renseignements sur le réseau de l'Inde néerlandaise, extraits du dernier volume de la publication officielle intitulée : *Statistiek van het vervoer op spoorwegen en stoomtramwegen in Nederlandsch-Indie* :

| | Java. | | Sumatra. | |
|---|---------|---------|----------|--------|
| | 1895. | 1894. | 1895. | 1894. |
| Longueur moyenne exploitée (kilomètres) . . | 1 449 | 1 334 | 279 | 279 |
| Nombre de voyageurs kilométriques (milliers). | 245 687 | 233 893 | 25 020 | 25 661 |
| — de tonnes kilométriques (milliers) . . | 140 590 | 130 340 | 22 354 | 16 703 |
| Recette brute (milliers de francs) | 24 168 | 24 720 | 4 408 | 3 617 |
| Dépense d'exploitation (milliers de francs) . . | 10 749 | 10 918 | 2 158 | 1 895 |
| Produit net (milliers de francs) | 13 419 | 13 802 | 2 250 | 1 722 |

g) *Brsil.* — La publication bimensuelle du Ministère prussien des travaux publics, intitulée : *Archiv für Eisenbahnwesen*, donne, dans le 3^e volume de 1897, des renseignements sur le projet du gouvernement brésilien d'affermir, pour 60 ans, l'exploitation du réseau d'État à des compagnies privées. L'article en question se termine par un tableau récapitulatif des résultats financiers de l'exploitation par l'État brésilien, depuis la création de son réseau. La question de cet affermage étant à l'ordre du jour, nous extrayons dudit tableau les chiffres suivants :

| Années. | Longueur moyenne exploitée. | Recettes brutes. | Dépenses d'exploitation. | Produit net. | Coefficient d'exploitation. |
|------------|-----------------------------|------------------|--------------------------|--------------|-----------------------------|
| | | | | | |
| 1863 . . . | 80 | 1 033 966 | 865 964 | 168 002 | 80,1 |
| 1873 . . . | 363 | 6 411 067 | 3 542 025 | 2 869 042 | 46,8 |
| 1883 . . . | 683 | 11 597 088 | 6 560 361 | 5 036 727 | 56,6 |
| 1893 . . . | 1 133 | 24 926 354 | 24 012 415 | 913 939 | 96,3 |
| 1894 . . . | 1 156 | 25 946 726 | 25 383 913 | 562 813 | 97,8 |
| 1895 . . . | 1 180 | 27 945 005 | 28 011 706 | 66 701 | 100,2 |

Comme dans tout fait économique, de nombreuses causes ont dû contribuer à l'improductivité de ce réseau et à son déficit final; néanmoins, les adversaires de l'exploitation par l'État trouveront, dans ces chiffres, un nouvel argument, favorable au régime de la libre concurrence en matière de transports par voies ferrées.

HERTEL.

Le Gérant, O. BERGER-LEVRAULT.