

BERNARD

Note sur la comparaison du tonnage P. V. transporté par voie de fer et par voie d'eau dans la région du nord en 1907

Journal de la société statistique de Paris, tome 50 (1909), p. 528-530

http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1909__50__528_0

© Société de statistique de Paris, 1909, 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

NOTE

Sur la comparaison du tonnage P. V. transporté par voie de fer et par voie d'eau dans la région du nord en 1907

Le Ministère des travaux publics vient de publier la statistique de la navigation intérieure pour l'année 1907; au moyen de ce document, il est possible de rapprocher les transports de marchandises effectués par voie ferrée dans la région desservie par le réseau du Nord, de ceux effectués dans la même région par les voies navigables, comme nous l'avons déjà fait pour 1906.

Le tableau ci-joint donne la comparaison du tonnage des principales natures de marchandises expédiées ou reçues en P. V., en 1907 et 1906, par les grandes industries desservies par les lignes du réseau du Nord concurrencées par les voies navigables, soit par voie d'eau, soit par voie de fer, en distinguant le tonnage expédié ou reçu du transit.

La situation se résume ainsi qu'il suit : le tonnage total transporté par voie de fer sur les lignes concurrencées par la navigation s'est élevé, en 1907, à 24.162.000 tonnes, soit 62,7 % du total transporté par la voie de fer, au lieu de 61,4 en 1906; ce tonnage est supérieur de 1.905.000 tonnes, soit 8,6 % à celui de 1906.

Le tonnage transporté par voie d'eau, 12.333.000 tonnes, soit 51,0 de celui transporté par voie de fer (au lieu de 53,8 en 1906) n'a augmenté que de 351.000 tonnes, soit 3 %.

L'écart notable, qui ressort en faveur de la voie de fer, résulte en partie des transports de houille étrangers imputables en 1907 aux voies navigables, à la suite des grèves des charbonnages en 1906. Le tonnage de ces houilles par les voies navigables a baissé de 262.000 tonnes, tandis que celui transporté en transit par voie de fer s'est accru d'une quantité sensiblement équivalente (+ 268.000 tonnes).

Comparaison du tonnage des marchandises P. V. expédiées et reçues par voie de fer et par voie d'eau, pendant les années 1907 et 1906 par les grandes industries situées sur le réseau du Nord (y compris le transit concurrencé)

NATURE DES MARCHANDISES	TRAFFIC EXPÉDIÉ ET REÇU PAR LES INDUSTRIES DE LA RÉGION DU NORD			TRANSIT DANS LA RÉGION DU NORD			ENSEMBLE DES TRANSPORTS			PROPORTION pour cent de la voie d'eau sur la voie de fer					
	Par voie de fer		PROPORTION pour cent de la voie d'eau sur la voie de fer	Par voie de fer		PROPORTION pour cent de la voie d'eau sur la voie de fer	Par voie de fer (A)		PROPORTION pour cent de la voie d'eau sur la voie de fer						
	1907	1906		1907	1906		1907	1906			1907	1906			
MARCHANDISES PONDÉREUSES OU DE FAIBLE VALEUR															
Combustibles minéraux	18.006.000	12.169.000	54,7	54,4	896.000	718.000	(1) 129.000	(1) 391.000	(1) 50,4	13.992.000	12.887.000	7.246.000	7.008.000	51,8	54,4
Matériaux de construction	1.894.000	1.583.000	65,8	95,7	63.000	73.000	358.000	373.000	310,9	2.062.000	1.656.000	1.871.000	1.572.000	31,0	94,9
Engrais et amendements	1.032.000	1.263.000	15,7	37,1	96.000	65.000	(2) 127.000	147.000	132,3	1.128.000	1.826.000	599.000	616.000	53,1	46,4
Matières premières de l'industrie métallurgique	839.000	765.000	34,8	35,6	75.000	52.000	(3) 32.000	83.000	147,9	915.000	817.000	374.000	935.000	40,9	43,4
TOTAL	16.871.000	15.780.000	54,5	54,2	1.220.000	908.000	696.000	994.000	57,0	18.087.900	16.538.000	9.890.000	9.651.000	54,6	57,2
MARCHANDISES DE VALEUR															
Produits métallurgiques	1.997.000	1.985.000	3,2	4,5	237.000	224.000	18.000	27.000	7,6	2.834.000	2.109.000	83.000	114.000	3,7	5,4
Bois à brûler et de construction	508.000	309.400	40,2	63,8	68.000	60.000	51.000	62.000	79,4	576.000	369.000	258.000	269.000	44,8	70,2
Produits agricoles et denrées alimentaires	1.896.000	1.175.000	105,9	119,1	227.000	218.000	404.000	437.000	179,2	1.623.000	1.423.000	1.897.000	1.837.000	110,9	129,1
Produits industriels divers	1.419.000	1.456.000	11,6	10,3	215.000	302.000	42.000	32.000	19,5	1.632.000	1.638.000	206.000	211.000	12,6	12,6
TOTAL	5.318.000	4.835.000	36,2	38,1	747.000	734.000	518.000	578.000	69,3	6.265.000	5.569.000	2.413.000	2.421.000	50,3	43,5
ENSEMBLE des transports concurrencés par la navigation	22.189.000	20.615.000	50,1	50,4	1.973.000	1.642.000	1.314.000	1.572.000	61,5	21.162.000	22.257.000	12.333.000	11.972.000	51,0	53,8
Différence de 1907 sur 1906	+ 1.574.000	ou +	+ 719.000	ou +	+ 351.000	ou +	- 358.000	ou -		+ 1.905.000	ou +	+ 361.000	ou +		
Proportion pour cent sur l'ensemble	60,8	59,7	»	»	96,5	95,9	»	»	»	62,7	61,4	»	»	»	»
ENSEMBLE des transports non concurrencés	14.298.000	13.933.000	»	»	72.000	71.000	»	»	»	14.370.000	14.004.000	»	»	»	»
Proportion pour cent sur l'ensemble	39,2	40,3	»	»	3,5	4,1	»	»	»	+ 355.000	ou +	»	»	»	»
TOTAL GÉNÉRAL DU TRAFIC	36.487.000	31.548.000	»	»	2.050.000	1.713.000	»	»	»	33.532.000	35.261.000	»	»	»	»
	100,0	100,0	»	»	100,0	100,0	»	»	»	+ 2.371.000	ou +	100,0	100,0	»	»

(1) La diminution du tonnage des combustibles minéraux, en transit par voie d'eau, est la conséquence des transports exceptionnels de combustibles en provenance de l'Angleterre, de la Belgique et de l'Allemagne à la suite des grèves de 1906.
 (2) L'augmentation sur les engrais et amendements se décompose ainsi
 Ports de mer sur réseaux français + 15.000 tonnes. }
 Belgique sur " " " " + 14.000 " " " " }
 Ports de mer sur réseaux français + 21.000 " " " " }
 sur Belgique " " " " + 24.000 " " " " }
 (3) L'augmentation sur les matières premières de l'industrie métallurgique se décompose ainsi
 Ports de mer sur réseaux français + 5.000 " " " " }
 sur Belgique " " " " + 24.000 " " " " }

Abstraction faite de ces différences dues à une cause exceptionnelle, l'excédent des transports par voie d'eau ressortirait à 623.000 tonnes, chiffre qui n'atteint pas le 1/3 de l'excédent des transports par voie ferrée (1.905.000 tonnes).

Le tonnage expédié ou reçu par les industries de la région du nord, qui intéresse spécialement le trafic des gares concurrencées, s'est élevé par voie de fer à 22.189.000 tonnes, chiffre supérieur de 1.574.000 tonnes, soit 7,6 % à celui de 1906 et qui représente 60,8 % du tonnage total transporté par voie de fer et par voie d'eau, au lieu de 59,7 en 1906.

Le tonnage correspondant transporté par voie d'eau en 1907 a été de 11.116.000 tonnes, soit 50,1 % du total; l'excédent sur 1907 est de 719.000 tonnes, soit 6,9 %.

En somme, les transports de la voie ferrée à l'intérieur du réseau du nord, comme nous l'avons déjà constaté antérieurement, présentent encore en 1907 un accroissement notablement supérieur à celui de la voie d'eau.

Pour le transit qui est concurrencé par la navigation dans une proportion bien plus forte que les transports intérieurs (96,5 % au lieu de 60,8), le tonnage par voie de fer accuse un excédent de 331.000 tonnes, tandis que le tonnage par voie d'eau a diminué de 358.000 tonnes.

Abstraction faite des combustibles minéraux qui ont été influencés par les grèves en 1906, la baisse du tonnage en transit par la navigation ressort encore à 96.000 tonnes.

Les transports pour lesquels la concurrence de la voie d'eau, en dehors des combustibles, se fait surtout sentir sont ceux des produits agricoles, denrées alimentaires et matériaux de construction.

En résumé, comme nous l'avons déjà fait ressortir dans les rapports précédents (1), ces résultats démontrent comme l'a fait remarquer M. Colson, que la voie ferrée se prête mieux que la voie d'eau aux variations de trafic que nécessitent les besoins de l'industrie en général.

BERNARD.