

JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

HERTEL

Chronique des transports. Chemins de fer

Journal de la société statistique de Paris, tome 52 (1911), p. 194-197

http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1911__52__194_0

© Société de statistique de Paris, 1911, 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

1^{er} trimestre 1911 — Chemins de fer

France. — *Réseau d'intérêt général.* — On résume, ci-après, les résultats définitifs de l'exploitation de notre réseau d'intérêt général en 1909, d'après les données du premier volume de la *Statistique des chemins de fer français*, qui va paraître prochainement :

TABLEAU

Années	Longueurs moyennes exploitées	Voyageurs kilométriques	Tonnes kilométriques	Recettes		
				des voyageurs	de la grande vitesse	de la petite vitesse
				en milliers de francs		
1909	40.285	16.343	21.331	576.950	213.552	955.412
1908	40.186	16.033	20.603	571.556	203.824	931.091
Différences.	+ 99	+ 310	+ 728	+ 5.394	+ 9.728	+ 24.321

Années	Recettes diverses	Recettes brutes	Dépenses d'exploitation	Produit net	Capital d'établissement
1909	27.379	1.773.293	1.040.594	732.699	18.464.536
1908	27.955	1.734.426	1.004.595	729.831	18.234.154
Différences . .	- 576	+ 38.867	+ 35.999	+ 2.868	+ 230.382

Le coefficient d'exploitation ressort à 58,7 % contre 57,9 en 1908 et la rémunération du capital d'établissement, qui était de 4,00 % pour l'exercice précédent, descend à 3,97 % en 1909.

Situation des chemins de fer de l'Europe au 1^{er} janvier 1910. — Au commencement de janvier dernier, la Direction des chemins de fer du Ministère des travaux publics a publié un tableau indiquant l'accroissement des voies ferrées de l'Europe pendant l'année 1909. On donne, ci-dessous, quelques renseignements extraits de cette publication.

La longueur totale des chemins de fer de l'Europe, non compris 9.000 kilomètres des voies ferrées allemandes, appelées petits chemins de fer, semblables aux lignes secondaires d'Allemagne, s'élevait au 1^{er} janvier 1910 à 329.691 kilomètres, en accroissement de 4.067 kilomètres sur l'année précédente. Cette longueur se répartit entre les principaux pays comme il suit :

Pays	Longueur	Accroissement en 1909	Longueur par myriamètre carré	Longueur par 10.000 habitants
Allemagne	60.089	1.055	11,1	9,9
Russie et Finlande	59.403	560	1,1	5,6
France	48.579	454	9,1	12,4
Autriche-Hongrie	43.717	1.081	6,5	9,3
Grande-Bretagne et Irlande	37.475	140	11,9	9,0
Italie	16.799	81	5,9	5,1
Espagne	14.956	41	3,0	8,3
Suède	13.797	165	3,1	26,9
Belgique	8.278	153	28,1	12,4
Suisse	4.580	41	11,1	13,8
Danemark	3.484	"	9,1	15,5
Roumanie	3.355	112	2,5	5,7
Pays-Bas	3.100	"	9,4	6,1
Norvège	3.002	129	0,9	13,5
Portugal	2.894	"	3,1	5,3

L'Europe, y compris les pays qui ne figurent pas dans cet extrait, possédait, au commencement de 1910, 3^{km} 4 par myriamètre carré de sa superficie et 8^{km} 4 par 10.000 habitants.

Allemagne. — L'Office impérial des chemins de fer a fait paraître récemment son trentième volume de la Statistique. Comme tous les ans, nous en extrayons les données récapitulatives suivantes, relatives au réseau à voie normale :

	1909	1908	Différences
Longueurs construites (kilomètres)	58.444	57.354	+ 1.090
Dépenses d'établissement (millions de francs)	21.088	20.333	+ 755
Nombre de voyageurs kilométriques (millions)	33.663	30.990	+ 2.673
Nombre de tonnes kilométriques (millions)	48.576	45.840	+ 2.736
Recettes brutes (millions de francs)	3.551	3.372	+ 179
Dépenses d'exploitation (millions de francs)	2.464	2.481	- 17
Produit net (millions de francs)	1.087	891	+ 196

La rémunération du capital de premier établissement monte de 4,5 % en 1908 à 5,2 % en 1909 et le coefficient d'exploitation se chiffre par 69,4 % contre 73,6 de 1908.

Alsace-Lorraine. — Le dernier rapport paru sur les résultats d'exploitation du réseau est afférent à l'exercice 1909 terminé au 31 mars 1910. Voici les principales données extraites de ce document :

Exercices	Longueurs moyennes exploitées	Nombre de voyageurs kilométriques	Nombre de tonnes kilométriques	Recettes brutes	Dépenses d'exploitation	Produit net
	kilomètres	Milliers		Milliers de francs		
1909.	2.067	1.170.076	2.611.175	153.422	119.166	34.256
1908.	2.056	1.096.202	2.441.767	145.602	119.912	25.690
Différences .	+ 11	+ 73.874	+ 169.408	+ 7.820	— 746	+ 8.566

Le rapport pour cent du produit net au capital de premier établissement s'élève à 3,72 en 1909 contre 2,65 en 1908.

Suisse. — Les renseignements qui suivent se rapportent au réseau de la Suisse, à l'exception des chemins de fer funiculaires ; ils sont extraits de la statistique officielle pour 1909, qui vient de paraître :

Années	Longueurs moyennes exploitées	Nombre de voyageurs kilométriques	Nombre de tonnes kilométriques	Capital d'établissement	Recettes brutes	Dépenses d'exploitation	Produit net
	Kilomètres	Millions		Millions de francs	Milliers de francs		
1909.	4.609	2.086	1.180	2.125	206.201	140.128	66.073
1908.	4.506	2.032	1.151	1.900	201.906	144.102	57.804
Différences.	+ 103	+ 54	+ 29	+ 225	+ 4.295	— 3.974	+ 8.969

Grâce aux économies réalisées dans l'exploitation par l'administration des chemins de fer fédéraux, le coefficient d'exploitation, qui était de 71,37 % en 1908, descend à 67,96 % en 1909.

Inde anglaise. — Nous donnons, ci-après, quelques données essentielles sur l'exploitation du réseau indien ; en 1909, d'après le dernier rapport officiel, intitulé : « Administration Report of the Railways in India ».

	1909	1908	Différences
Longueurs exploitées (milles anglais)	31.614	30.576	+ 1.038
Capital d'établissement (millions de roupies) (*)	4.356	4.175	+ 181
Nombre de voyageurs à toute distance (milliers)	329.380	321.169	+ 8.211
Nombre de tonnes à toute distance (milliers)	60.902	62.398	— 1.496
Recettes brutes (milliers de roupies)	470.638	448.269	+ 22.369
Dépenses d'exploitation (milliers de roupies)	263.848	270.025	— 6.177
Produit net (milliers de roupies)	206.790	178.244	+ 28.546
Coefficient d'exploitation (pour cent)	56,06	60,24	— 4,18
Intérêt du capital d'établissement (pour cent)	4,81	4,33	+ 0,48

(*) Pour les conversions, la roupie argent au pair = 2^f 38.

République Argentine. — La presse de Buenos-Ayres a publié au commencement de l'année courante un tableau, résumant les résultats de l'exploitation du réseau argentin en 1910. Nous empruntons à cette publication les renseignements suivants :

Indication des réseaux	Longueur exploitée au 31 décembre 1910	Capital d'établissement	Nombre de voyageurs	Nombre de tonnes
	kilomètres	milliers de pesos-or	milliers	milliers
Réseau de l'État	3.971	107.300	1.300	1.515
Réseau concédé.	24.665	874.049	57.715	28.539
Totaux	28.636	981.349	59.015	30.054

Indication des réseaux	Recettes brutes	Dépenses d'exploitation	Produit net	Intérêts pour cent
	—	—	—	—
	on milliers de pesos-or			
Réseau de l'État	4.950	4.739	211	0,20
Réseau concédé	102.324	59.008	43.316	4,96
Totaux	107.274	63.747	43.527	4,44

La longueur totale du réseau argentin comprend 17.418 kilomètres à voie large de 1^m676 ; 2.298 kilomètres à l'écartement moyen de 1^m435 et 8.920 kilomètres à voie étroite de 1 mètre.

HERTEL.