

JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

HERTEL

Chronique des transports

Journal de la société statistique de Paris, tome 42 (1901), p. 354-357

http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1901__42__354_0

© Société de statistique de Paris, 1901, 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/>

IV.
CHRONIQUE DES TRANSPORTS.

3^e trimestre 1900.

Chemins de fer. — FRANCE. — Dans la chronique du 1^{er} trimestre de cette année nous avons analysé sommairement la *Statistique des chemins de fer français* (documents principaux), contenant les données définitives de l'exploitation de nos voies ferrées en 1899. Cette publication, concernant l'exercice 1900, n'étant pas encore parue, on ne mentionnera cette fois que les renseignements provisoires, afférents à ce dernier exercice, extraits des tableaux statistiques publiés dans le *Journal officiel*.

Réseau d'intérêt général. — Le numéro dudit journal, du 20 avril dernier, contient le tableau des recettes du réseau d'intérêt général en 1900. Voici les principales données récapitulatives, extraites de ce tableau :

Années.	Longueurs moyennes exploitées. Kilomètres.	Recettes		
		totales.	kilométrique s.	par jour-kilomètre.
		Francs.		
1900. . . .	38 016	1 502 577 413	39 525	108
1899. . . .	37 656	1 408 208 382	37 397	103
Différences.	+ 360	+ 94 369 031	+ 2 128	+ 5

L'accroissement très important des recettes, dû en très grande partie à l'augmentation du trafic occasionnée par l'Exposition universelle, permet de présumer que l'exercice 1900 était très fructueux ; mais le manque de renseignements sur les dépenses d'exploitation ne permet pas d'apprécier exactement les profits réalisés.

Les impôts sur les transports, non compris dans les recettes ci-dessus, se sont élevés, en 1900, à 64,732,485 fr., contre 57,439,919 fr. perçus en 1899. C'est donc un accroissement dépassant 7 millions — et cela est appréciable.

Réseau d'intérêt local. — Le numéro du *Journal officiel* du 10 août dernier donne les résultats de l'exploitation de ce réseau. Voici quelques chiffres provisoires, extraits de ce tableau :

Années.	Longueurs moyennes exploitées.	Recettes kilométriques.	Dépenses kilométriques.	Produit net kilométrique.
	Kilometres.	Francs.	Francs.	Francs.
1900. . . .	4 572	5 865	4 572	1 293
1899. . . .	4 339	5 292	3 977	1 315
Différences.	+ 233	+ 573	+ 595	— 22

L'augmentation importante des dépenses d'exploitation fait accroître le coefficient d'exploitation à 78 p. 100 contre 75 p. 100 de l'exercice précédent.

Ces quelques chiffres montrent que notre petit réseau d'intérêt local n'a pas profité de l'année de l'Exposition.

GRANDE-BRETAGNE. — Le rapport annuel du *Board of Trade*, paru récemment, permet de donner quelques renseignements sur les résultats de l'exploitation des chemins de fer anglais en 1900. Nous empruntons à cette publication les données qui suivent :

	1900.	1899.	Différences.
Longueur exploitée à la fin de l'année (milles anglais) . . .	21 855	21 750	+ 155
Nombre de voyageurs transportés à toute distance (milliers) .	1 142 277	1 110 692	+ 31 585
Nombre de tonnes transportées à toute distance (milliers) .	424 930	413 623	+ 11 307
Recette brute (milliers de livres sterling)	104 802	101 667	+ 3 135
Dépenses d'exploitation (milliers de livres sterling)	64 743	60 091	+ 4 652
Produit net (milliers de livres sterling)	40 058	41 576	— 1 514

Le coefficient d'exploitation, qui était de 59 p. 100 en 1899, a monté à 62 p. 100 en 1900. Aussi la rémunération du capital de premier établissement descend à 3,41 p. 100 contre 3,61 p. 100, le taux de l'année 1899.

AUTRICHE-HONGRIE. — Depuis la crise financière de 1873, provoquée en grande partie par ce que l'on appelait jadis en Angleterre : la fièvre de chemins de fer, l'Autriche a orienté son programme, en matière de voies ferrées, vers le rachat et l'exploitation par l'État. Tout récemment ce programme a reçu sa nouvelle consécration par le vote des lois qui autorisent le Trésor à entreprendre à ses frais la réalisation d'un important programme de construction de voies de communication. Les voies navigables, dont l'Autriche est relativement dépourvue à cause de sa configuration géographique et orographique, doivent être créées et complétées par une contribution du Trésor et des provinces intéressées, et le réseau de chemins de fer de l'État doit être complété pour offrir un débouché suffisant à l'industrie nationale.

On rappelle ici ces dispositions administratives parce qu'elles sont de nature à influencer et modifier dans l'avenir les conditions de transport dans la monarchie austro-hongroise.

Cette digression faite, on empruntera au dernier volume de la *Statistique de l'Union des administrations des chemins de fer allemands* les renseignements qui suivent :

Années	Longueurs moyennes exploitées	Nombre de voyageurs kilométriques.	Nombre de tonnes kilométriques	Recettes brutes.	Dépenses d'exploitation.	Produit net
	Kilomètres.	Millions		Milliers de francs.		
1899 . . .	34 127	6 960	13 802	908 436	549 880	418 556
1898 . . .	32 773	6 510	13 535	885 617	514 202	371 415
Différences .	+ 1 354	+ 450	+ 267	+ 22 819	+ 35 678	+ 77 141

Le coefficient d'exploitation, qui était de 58,1 p 100 en 1898, s'élève à 60,53 en 1899 ; la rémunération du capital de premier établissement, qui était de 4,1 p. 100 en 1898, s'abaisse à 3,85 en 1899.

SUISSE — Comme tous les ans, le gouvernement fédéral a publié la statistique des chemins de fer suisses en avril dernier. On donne ci-dessous quelques renseignements relatifs au réseau à traction de locomotives, y compris les chemins de fer à voie étroite et à crémaillère :

Années	Longueurs moyennes exploitées.	Nombre de voyageurs kilométriques.	Nombre de tonnes kilométriques	Recettes brutes.	Dépenses d'exploitation	Produit net.
	Kilomètres.	Milliers.		Milliers de francs.		
1899	3 823	1 173 201	795 436	138 097	79 303	58 794
1898	3 748.	1 105 616	755 097	130 676	77 256	53 420
Différences.	+ 75	+ 67 585	+ 40 339	+ 7 421	+ 2 047	+ 5 374

RÉPUBLIQUE ARGENTINE. — Pour terminer la revue des statistiques étrangères des chemins de fer les plus récentes, on empruntera à la publication officielle de la République (1) ce qui suit :

Années.	Longueurs moyennes exploitées.	Nombre de voyageurs kilométriques	Nombre de tonnes kilométriques	Recettes.	Dépenses d'exploitation	Produit net.
	Kilomètres	Milliers		Milliers de francs.		
1899	16 180	609 527	2 075 042	199 440	106 620	92 820
1898	15 349	641 466	1 664 321	160 695	91 675	69 020
Différences .	+ 831	- 31 839	+ 410 721	+ 38 745	+ 14 945	+ 23 800

Dans la Chronique publiée au mois de juillet dernier, la place nous a manqué pour donner quelques renseignements au sujet de transports sur les voies navigables. On comblera cette lacune en ajoutant ce qui suit :

Navigation intérieure. — FRANCE — Les résultats pour l'année 1900 ne sont pas favorables ; les relevés accusent, par rapport à 1899, une diminution de 4 1/2 p 100 du tonnage des marchandises embarquées sur le réseau fluvial. Ce tonnage qui, en 1899, avait atteint le chiffre de 33 millions de tonnes, est tombé à 31 millions 1/2 en 1900

(1) *Estadística de los ferrocarriles en explotación*, tome 8.

Cette diminution, que laissent d'ailleurs pressentir les indications de notre Chronique du mois de janvier dernier, a presque entièrement porté sur les expéditions à destination ou en provenance du port de Paris. Elle semble devoir être attribuée au ralentissement des grands travaux entrepris pendant la période qui a précédé l'Exposition de 1900 et au cours de laquelle l'activité des divers chantiers avait reçu une impulsion exceptionnelle.

Certaines grandes lignes de navigation ont cependant maintenu leur trafic et quelques-unes même l'ont développé. Parmi ces dernières, nous citerons les lignes du Nord et de l'Est, ainsi que la ligne de jonction des deux précédentes par les canaux de l'Oise à l'Aisne, de l'Aisne à la Marne et de la Marne au Rhin.

Soit, au contraire, en diminution, la Seine dans la traversée de Paris et la section de cette rivière comprise entre Montereau et Paris. La Saône et le Rhône ont également vu décroître leur tonnage.

Le dernier relevé publié dans le *Journal officiel* s'applique au mouvement de la navigation intérieure pendant le premier trimestre de l'année courante. La comparaison des chiffres de ce relevé avec ceux du trimestre correspondant de l'année 1900 fait ressortir une forte diminution du tonnage en 1901, environ 22 p. 100, occasionnée pour la plus grande partie par les fortes gelées qui, au commencement de l'année, ont complètement paralysé les mouvements de la batellerie sur les rivières et canaux des réseaux du Nord, de l'Est et du Centre.

ALLEMAGNE. — Grâce à l'amélioration du régime des fleuves et à la construction de canaux, la navigation intérieure en Allemagne se développe dans des proportions considérables.

Dans le mouvement total des marchandises en Allemagne, évalué en tonnes kilométriques, les voies navigables figurent pour 25 p. 100 et les voies ferrées pour 75 p. 100. Le trafic sur le réseau navigable allemand est passé, au cours des vingt années comprises entre 1875 à 1895, de 2,9 à 7,5 milliards de tonnes kilométriques, ce qui correspond à une augmentation de 159 p. 100.

D'après l'*Annuaire statistique* de l'empire pour 1901, paru tout récemment, la longueur totale du réseau de voies navigables allemandes s'élève à 14 168 kilomètres. Ce réseau comprend 9 301 kilomètres de fleuves et rivières, 2 337 kilomètres de rivières canalisées, 2 431 kilomètres de canaux et 99 kilomètres du canal de l'Empereur-Guillaume.

La longueur pouvant être parcourue par les bateaux tirant 1^m,75 est de 2 226 kilom. ; les sections accessibles aux bateaux de 1^m,50 de tirant ont une longueur totale de 3 013 kilomètres et la longueur de voies qui ne peuvent être fréquentées que par les bateaux de 1 mètre de tirant atteint 7 075 kilom. Le reste du réseau, 1 854 kilomètres, n'est parcouru que par les bateaux tirant 0^m,75 et au-dessous.

La flotte qui dessert ce réseau comprenait, en 1898, 22 564 bateaux dont la capacité de chargement s'élevait à 3 370 447 tonnes. Le nombre de vapeurs compris dans ce total était de 1 953, avec une capacité totale de chargement de 104 360 tonnes.

Le trafic des voies navigables allemandes, en 1899, vient de paraître dans la *Statistique trimestrielle* de l'empire allemand (2^e trimestre 1901). D'après les données de cette statistique, l'année 1899 est très satisfaisante au point de vue de l'accroissement du transport des marchandises. On se borne à mentionner ici cette publication, dans laquelle le trafic n'est indiqué que pour les principaux ports de navigation intérieure et pour les points de passage des frontières de l'empire.

On mentionne également que le gouvernement prussien a soumis au Parlement un vaste projet de construction et d'amélioration des voies navigables, comportant une dépense d'établissement de 389 millions de marks.

HERTEL.