

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. 429-432

http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1911__52__429_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/>

V

CHRONIQUE DES TRANSPORTS

3^e trimestre 1911 — Chemins de fer

France. — Réseau d'intérêt général. — Nous avons publié, dans la dernière chronique des transports par voies ferrées (1) les résultats définitifs de l'exploitation de notre réseau d'intérêt général en 1909. A défaut de la *Statistique des chemins de fer français pour 1910*, qui paraîtra plus tard, on résumera dans ce qui suit les recettes provisoires de l'exploitation de nos chemins de fer en 1910, d'après les tableaux publiés par le ministère des Travaux publics dans le *Journal officiel* du 8 juin 1911.

Années	Longueurs moyennes exploitées	Recettes		
		totales	kilométriques	par jour-kilomètre
<i>Chemins de fer d'intérêt général en France</i>				
	kilomètres	milliers de francs	francs	francs
1910. . . .	40.548	1.812.738	44.706	122
1909. . . .	40.373	1.764.117	43.507	119
Différences.	+ 175	+ 48.621	+ 1.199	+ 3

(1) Numéro de mai 1911.

Années	Longueurs moyennes exploitées	Recettes		
		totales	kilométriques	par jour-kilomètre
Chemins de fer d'intérêt général en Algérie				
	kilomètres	milliers de francs	francs	francs
1910.	3.286	46.135	14.039	38
1909.	3.258	43.189	13.256	36
Différences.	+ 28	+ 2.946	+ 783	+ 2
Chemins de fer d'intérêt général en Tunisie				
1910.	1.227	13.652	11.127	30
1909.	1.173	12.628	10.765	29
Différences.	+ 54	+ 1.024	+ 362	+ 1

Grande-Bretagne et Irlande. — Le *Board of Trade* a publié récemment un résumé provisoire des résultats de l'exploitation du Royaume-Uni en 1910. On emprunte à cette publication les données suivantes :

	1910	1909	Différences
Longueurs exploitées (milles anglais).	23.387	23.280	+ 107
Capital d'établissement (milliers de livres sterling)	1.318.469	1.314.407	+ 4.062
Parcours des trains (milliers de milles anglais)	266.814	263.809	+ 3.005
Nombre de voyageurs à toute distance (milliers)	1.306.633	1.265.081	+ 41.552
Nombre de tonnes à toute distance (milliers)	514.088	499.910	+ 14.178
Recettes du transport des voyageurs (milliers de livres sterling)	52.746	51.205	+ 1.541
Recettes du transport des marchandises (milliers de livres sterling)	61.467	59.477	+ 1.990
Recettes brutes totales (milliers de livres sterling)	123.889	120.174	+ 3.715
Dépenses d'exploitation (milliers de livres sterling)	76.592	75.038	+ 1.554
Produit net (milliers de livres sterling)	47.297	45.136	+ 2.161

Autriche-Hongrie. — Les derniers résultats publiés sur l'exploitation du réseau de la Monarchie austro-hongroise sont afférents à l'exercice 1909. Nous les empruntons à la statistique de l'Union des administrations des chemins de fer allemands :

Années	Longueurs moyennes exploitées	Nombre de voyageurs kilométriques	Nombre de tonnes kilométriques	Recettes brutes	Dépenses d'exploitation	Produit net
	Kilomètres	Milliers		Milliers de francs		
1909.	41.295	10.600.646	19.994.627	1.433.050	1.092.511	340.539
1908.	40.200	10.018.318	19.428.564	1.364.533	983.863	380.670
Différences.	+ 1.095	+ 582.328	+ 566.063	+ 68.517	+ 108.648	- 40.131

Le produit net est en diminution de 40 millions sur l'année 1908, par suite de l'accroissement important des frais d'exploitation. Le coefficient d'exploitation a donc monté à 76,24 %; il était de 72,10 %, en 1908. La rémunération du capital d'établissement ressort à 2,71 %, contre 3,12 % pendant l'exercice précédent.

Suisse. — *Réseau fédéral.* — Dans notre chronique, publiée au mois de mai dernier, se trouvent les résultats de l'exploitation du réseau helvétique entier en 1909. Nous pouvons donner, ci-après, quelques renseignements sur l'exploitation du réseau *fédéral* en 1910, d'après le rapport et les tableaux statistiques annexes, publiés par la direction générale dudit réseau.

La longueur moyenne, du réseau exploité par la Confédération s'élevait, en 1910, à 2.742 kilomètres, contre 2.648 kilomètres, en 1909.

Voici les principales données récapitulatives sur le trafic et les résultats financiers :

Années	Voyageurs kilométriques	Tonnes kilométriques	Recettes d'exploitation	Dépenses d'exploitation	Excédent des recettes
	Milliers		Milliers de francs		
1910.	2.017.193	1.191.162	187.604	117.131	70.473
1909.	1.754.121	1.055.416	165.540	111.550	53.990
Différences. . .	+ 263.077	+ 135.746	+ 22.064	+ 5.581	+ 16.483

Les résultats du dernier exercice peuvent être considérés comme favorables, car malgré un très notable accroissement du trafic les dépenses n'ont augmenté que très rationnelle-

ment. Le coefficient d'exploitation est tombé de 70,32 % en 1909 à 65,48 % si l'on prend en considération l'allocation pour cause de renchérissement de la vie, et dans le cas contraire de 67,39 % à 62,44 %.

Pays-Bas. — Nous extrayons de la statistique officielle néerlandaise intitulée : *Statistiek van het vervoer op de Spoorwegen en Tramwegen in Nederland*, les renseignements suivants sur les chemins de fer du Royaume pour l'année 1909 :

	1909	1908	Différences
Longueurs moyennes exploitées (kilom.)	3.623	3.607	+ 16
Nombre de voyageurs à 1 kilomètre (milliers)	1.281.665	1.251.147	+ 30.518
Nombre de tonnes à 1 kilomètre (milliers)	1.348.496	1.341.646	+ 6.850
Recettes totales des voyageurs (milliers de florins)	29.022	28.115	+ 907
Recettes kilométriques des voyageurs (florins)	8.011	7.760	+ 251
Recettes totales des marchandises (milliers de florins)	29.437	28.817	+ 620
Recettes kilométriques des marchandises (florins)	8.125	7.990	+ 135
Recettes brutes totales (milliers de florins)	58.459	56.932	+ 1.527
Recettes brutes kilométriques (florins)	12.842	12.146	+ 696

On remarquera que la statistique néerlandaise ne contient aucun renseignement sur les dépenses d'exploitation et sur le produit net du réseau.

Roumanie. — On emprunte les données récapitulatives suivantes à la statistique de l'Union des administrations des chemins de fer allemands, parue récemment.

Ces renseignements se rapportent aux résultats de l'exploitation du réseau de l'État roumain, qui fait partie de ladite Union.

Années	Longueurs moyennes exploitées	Nombre de voyageurs kilométriques	Nombre de tonnes kilométriques	Recettes brutes	Dépenses d'exploitation	Produit net
	kilomètres	Milliers	—	—	—	—
				Milliers de francs		
1909	3.186	631.183	1.091.119	84.431	53.231	31.200
1908	3.186	581.497	996.641	76.862	50.617	26.245
Différences .	+ 0	+ 49.686	+ 94.478	+ 7.569	+ 2.614	+ 4.955

On constate une notable amélioration du trafic depuis la crise des transports de 1908. La rémunération du capital de premier établissement ressort à 3,20 %, contre 2,73 %, pendant l'exercice précédent ; le coefficient d'exploitation s'améliore aussi, il est de 63,05 %, contre 65,86 en 1908.

Inde anglaise. — Le dernier rapport officiel sur les chemins de fer de l'Inde (Administration Report of the Railway in India) contient les résultats de l'exploitation du réseau indien en 1910. Voici les données principales extraites de ce document :

Années	Longueurs exploitées	Voyageurs à 1 kilomètre	Tonnes à 1 kilomètre	Recettes brutes	Dépenses d'exploitation	Produit net
	Kilomètres	Millions	—	—	—	—
				Milliers de francs		
1910	51.647	21.613	19.458	859.189	456.241	402.948
1909	50.667	19.894	15.028	790.672	443.265	347.407
Différences .	+ 980	+ 1.719	+ 4.430	+ 68.517	+ 12.976	+ 55.541

(Les conversions ont été faites à raison de 1 mille anglais = 1^{km} 609 et une roupie argent = 1^f 68.)

Comme le montrent ces chiffres le réseau est très productif. Le coefficient d'exploitation s'élève à 53,10 %, contre 56,06 % en 1909. La rémunération du capital de premier établissement se chiffrait en 1910 par 5,46 % et en 1909 par 4,81 %.

Égypte. — Pour terminer, on résume ci-après les données afférentes à l'exploitation du réseau de l'État égyptien, en 1910 et en 1909, d'après le rapport officiel sur les chemins de fer de l'État, sur les télégraphes et les voies ferrées économiques de l'Égypte (Light railways).

Années	Longueurs exploitées	Voysgeurs à toute distance	Tonnes à toute distance	Recettes brutes	Dépenses d'exploitation	Produit net
	Kilomètres	Milliers		Livres égyptiennes (*)		
1910. . . .	2.340	25.727	3.856	3.400.066	1.973.229	1.426.837
1909. . . .	2.330	25.306	3.657	3.258.156	1.974.767	1.283.389
Différences. .	+ 10	+ 421	+ 199	+ 141.910	— 1.538	+ 142.448

(*) Pour les conversions, 1 livre égyptienne au pair = 25'92.

Le coefficient d'exploitation ressort à 58,04 % contre 60,51 % en 1909. L'intérêt du capital était de 5,5 % en 1910 et de 5,1 % pour l'exercice précédent.

HERTEL.