

JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

HERTEL

Chronique des transports

Journal de la société statistique de Paris, tome 40 (1899), p. 358-360

http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1899__40__358_0

© Société de statistique de Paris, 1899, 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 1899. — Chemins de fer.

FRANCE. — Dans notre Chronique du premier trimestre de l'année courante, nous avons analysé sommairement la *Statistique des chemins de fer français*, portant sur les faits relatifs à l'exploitation de notre réseau en 1897. Les documents d'ensemble concernant l'exercice 1898 n'étant pas encore parus, nous n'avons cette fois à mentionner que les renseignements provisoires, extraits des tableaux statistiques publiés dans le *Journal officiel*.

Réseau d'intérêt général. — Le numéro dudit journal, du 7 avril dernier, contient le tableau des recettes du réseau d'intérêt général en 1898. Voici les principales données récapitulatives extraites de ce tableau :

Années.	Longueur moyenne exploitée.	Recettes (en francs).		
		totales.	kilométriques. par jour-kilomètre.	
—	Kilomètres.	—	—	—
1898	37 440	1 359 383 666	36 308	99
1897	37 129	1 313 468 562	35 376	97
Différence.	+ 311	+ 45 915 104	+ 932	+ 2

Ces renseignements partiels permettent de présumer que l'amélioration dans les résultats d'exploitation, signalée dans nos précédentes chroniques, s'est maintenue en 1898. L'accroissement des recettes, qui était de 30 millions environ par an de 1893 à 1896, avait atteint 38 millions en 1897 ; il s'élève à 46 millions en 1898.

Les impôts sur les transports, non compris dans les recettes ci-dessus, se sont élevés, en 1898, à 55 609 158 fr., en accroissement de 1 135 953 fr. sur le montant perçu l'année précédente.

Réseau d'intérêt local. — Les données suivantes sont extraites du *Journal officiel* du 2 juillet dernier :

Années.	Longueur moyenne exploitée.	Recettes kilométriques.	Dépenses kilométriques.	Produit net kilométrique.
—	Kilomètres.	Francs.	Francs.	Francs.
1898. . . .	4 266	5 041	3 982	1 059
1897. . . .	4 123	5 085	3 922	1 163
Différence.	+ 143	— 44	+ 60	— 104

Ces chiffres montrent que la situation toujours languissante de ce réseau s'aggrave encore en 1898. Le produit net a subi une dépression très notable et le coefficient d'exploitation, toujours très élevé, a monté à 79 p. 100 ; il était de 77 en 1897.

Réseaux algérien et tunisien. — Pour terminer cette revue sommaire des renseignements officiels relatifs à nos voies ferrées en 1898, on signalera le tableau des recettes des chemins de fer algériens et tunisiens publié dans le *Journal officiel* du 20 mai dernier. Voici quelques données empruntées à ce tableau ; elles se rapportent aux deux réseaux réunis :

Années.	Longueur moyenne exploitée.	Recettes		
		totales.	kilométriques.	par jour-kilomètre.
—	Kilomètres.	Milliers de francs.	Francs.	Francs.
1898. . . .	3 504	29 149	8 319	23
1897. . . .	3 426	25 975	7 582	21
Différence.	+ 78	+ 3 174	+ 737	+ 2

En comparant ces chiffres aux données afférentes aux trois années précédentes, on constate une notable reprise du trafic.

Étranger. — GRANDE-BRETAGNE. — Nous empruntons les renseignements ci-après au Rapport du *Board of Trade*, paru tout récemment :

	1898.	1897.	Différence.
Longueur exploitée au 31 décembre (milles)	21 659	21 433	+ 226
Voyageurs transportés à toute distance (milliers) . .	1 062 911.	1 030 420	+ 32 491
Recettes brutes totales (milliers de livres sterling) . .	96 252	93 737	+ 2 515
Dépenses d'exploitation (milliers de livres sterling) . .	55 960	53 084	+ 2 876
Produit net total (milliers de livres sterling)	40 292	40 653	— 361

La dépression du produit net de 1898 par rapport à l'année précédente fait baisser la rémunération du capital de premier établissement ; elle s'élevait en 1897 à 3,77 p. 100 et elle descend à 3,55 p. 100 en 1898. Le coefficient d'exploitation ressort à 58 pour l'année 1898 et à 57 pour l'année précédente.

AUTRICHE-HONGRIE. — Voici quelques données récapitulatives extraites du dernier volume de la *Statistique de l'Union des administrations des chemins de fer allemands* :

Années.	Longueur moyenne exploitée.	Voyageurs kilométriques.	Tonnes kilométriques.	Recette kilométrique.	Dépense kilométrique.	Produit net kilométrique.
—	Kilomètres.	Milliers.	—	—	Francs.	—
1897 . . .	31 262	6 008	12 463	26 826	15 119	11 707
1896 . . .	29 739	5 995	12 131	27 764	14 826	12 938
Différence .	+ 1 523	+ 13	+ 332	— 938	+ 293	— 1 231

La diminution des recettes et l'augmentation des dépenses font baisser notablement la rémunération du capital de premier établissement qui ressort à 4 p. 100 en 1897, contre 4,7 en 1896.

SUISSE. — Le 25^e volume de la *Statistique des chemins de fer suisses*, paru en avril dernier, est afférent à l'année 1897.

On en extrait les données suivantes, relatives au réseau helvétique à traction de locomotives, y compris les chemins de fer à voie étroite et à crémaillère :

Années.	Longueur moyenne exploitée.	Voyageurs kilométriques.	Tonnes kilométriques.	Recette kilométrique.	Dépense d'exploitation kilométrique.	Produit net kilométrique.
—	—	—	—	—	—	—
1897 . . .	3 694	1 026 300	713 816	33 594	20 376	13 218
1896 . . .	3 620	967 212	682 935	32 708	19 480	13 228
Différence .	+ 74	+ 59 088	+ 30 881	+ 886	+ 896	— 10

Voici, en outre, quelques renseignements sur les chemins de fer funiculaires, empruntés à la même statistique :

	1897.	1896.	Différence.
Longueur construite (mètres)	19 180	17 947	+ 1 233
Dépense d'établissement kilométrique (francs)	593 098	600 586	— 7 488
Voyageurs transportés à un kilomètre (milliers)	1 604	1 411	+ 193
Marchandises transportées à un kilomètre (milliers de tonnes) .	127	116	+ 11
Recettes kilométriques (francs)	51 759	52 200	— 441
Dépenses d'exploitation par kilomètre (francs)	29 515	29 703	— 188
Produit net kilométrique (francs)	22 244	22 497	— 253

DANEMARK. — Le dernier rapport officiel sur la gestion du réseau d'État est afférent à l'exercice terminé au 31 mars 1898(1). Les résultats d'exploitation du réseau pendant cet exercice présentent un intérêt tout particulier à cause du nouveau tarif, abaissé, promulgué par la loi du 24 avril 1896. Le tarif en question a été appliqué au transport des marchandises pendant l'exercice tout entier et au transport des voyageurs pendant huit derniers mois de l'exercice. La fixation des tarifs par voie législative est une innovation récente, qui mérite d'attirer l'attention. En la signalant, on ne peut que constater ici que l'application du tarif adopté par le Parlement danois a eu pour effet d'accroître de 15 p. 100

(1) *Danske Statsbaner. Beretning om Driften, Aaret fra 1^{ste} April 1897 til 31^{de} marts 1898.*

l'intensité du trafic, mais au point de vue des résultats financiers, la réforme ne paraît pas lucrative. En effet, il en résulte un accroissement des recettes de 1 million de couronnes (1) par rapport à l'exercice précédent, mais les dépenses d'exploitation ont suivi aussi une marche ascendante pour dépasser les dépenses de l'exercice précédent de 1,79 millions de couronnes. Il s'ensuit une notable diminution du produit net, attribuable, en très grande partie, au fonctionnement du nouveau tarif. L'expérience ne paraît donc pas trop encourageante et, d'après l'avis de l'administration du réseau, un abaissement quelconque des taux actuellement en vigueur porterait un très grave préjudice aux résultats financiers de l'entreprise.

Cette digression faite, on extrait du Rapport danois les données récapitulatives suivantes :

Exercices.	Longueurs.	Nombre de voyageurs.	Nombre de tonnes.	Recettes totales.	Dépenses.	Produit net.
—	Kilomètres.	—	—	—	Couronnes.	—
		Milliers.				
1896-1897 . .	1 767	14 589	2 816	22 680 513	18 251 576	4 428 937
1897-1898 . .	1 732	13 321	2 440	21 635 363	16 465 021	5 170 342
Différence . .	+ 35	+ 1 268	+ 376	+ 1 045 150	+ 1 786 555	— 741 405

COLONIE DU CAP DE BONNE-ESPÉRANCE. — Le réseau d'État de la Colonie n'a que vingt-cinq années d'existence. Le Rapport (2) officiel sur la gestion du réseau en 1897 contient des renseignements sur le développement des voies ferrées et du trafic pendant la période de 1873 à 1898. La longueur de ce réseau a atteint, en 1897, 3 059 kilomètres. C'est à peu près l'étendue de notre réseau algérien, mais au point de vue financier, l'exploitation de ce dernier est onéreuse, tandis que le réseau du Cap est très rémunérateur. En effet, le produit net kilométrique du réseau de notre colonie africaine n'atteint, en 1897, que 1 075 fr., contre 9 670 fr. réalisés sur le réseau du Cap.

Voici quelques données sur l'exploitation du réseau de la colonie anglaise en 1897 et 1896 :

	1897.	1896.	Différence.
Longueur moyenne exploitée (milles anglais).	1 894	2 253	— 359
Capital de premier établissement par mille (livres sterling). . .	10 165	9 407	+ 758
Recettes par mille (livres sterling)	1 621	1 810	— 189
Dépenses par mille (livres sterling)	1 002	853	+ 149
Produit net par mille (livres sterling)	619	957	— 338
Nombre de voyageurs transportés sur le réseau (milliers) . . .	9 224	7 979	+ 1 245
Nombre de tonnes transportées sur le réseau (milliers) . . .	1 340	1 378	— 38
Rémunération du capital d'établissement (pour 100)	6,13	8,98	

La diminution de la longueur du réseau provient de la cession des lignes du nord du Cap à l'État libre d'Orange. Le recul très notable dans les résultats financiers de l'exploitation en 1897 est attribué : aux troubles politiques dans le Transvaal, à la peste bovine et en partie à la cession des lignes productives du Nord.

RÉPUBLIQUE ARGENTINE. — Nous empruntons les renseignements qui suivent au VI^e volume de la Statistique officielle des chemins de fer argentins (3).

	1897.	1896.	Différence.
Longueur moyenne exploitée (kilomètres).	14 584	14 269	+ 315
Capital d'établissement (milliers de francs)	2 541 081	2 489 131	+ 51 950
Voyageurs kilométriques (milliers)	637 343	668 647	— 31 304
Tonnes de marchandises à un kilomètre (milliers)	1 520 260	1 725 497	— 205 237
Recettes brutes totales (milliers de francs)	141 465	156 255	— 14 790
Dépenses d'exploitation (milliers de francs)	82 792	80 405	+ 2 387
Produit net total (milliers de francs)	58 673	75 850	— 17 177

HERTEL.

(1) Krone = 1 fr. 40 c.

(2) *Report of the general Manager of Railways for the year 1897.* Cape-Town.

(3) *Estadística de los ferrocarriles en explotación.*