

Tracés directs. — Lorsque, pour la première fois, l'administration des ponts et chaussées s'occupa en France du tracé des grandes lignes de chemins de fer, elle parut disposée à adopter les tracés les plus directs d'une extrémité à l'autre de la ligne ; mais alors les localités intermédiaires n'étaient pas desservies, ou ne l'étaient que par de simples embranchements.

Ainsi elle approuva le projet d'un tracé direct de Paris au Havre, qui ne desservait Rouen que par un embranchement.

Plus tard même elle autorisa l'exécution du chemin de Bâle à Strasbourg, qui passe à de grandes distances d'une partie des localités les plus importantes de la haute Alsace, et celle du chemin de Dijon à Châlons, auquel on reproche de négliger plusieurs villes ou villages qu'il aurait dû toucher ou même traverser.

Sans doute il est essentiel de raccourcir le trajet entre les deux points extrêmes d'une grande ligne, quand ce sont des villes de première classe, des centres d'activité du premier ordre ; sans doute le temps est aujourd'hui devenu si précieux, que quelques heures de plus ou de moins du Havre à Marseille peuvent influer sur l'avenir du commerce de l'Angleterre avec l'Afrique ou avec l'Inde, et conserver à la France ou faire dévier sur l'Allemagne le grand courant que le commerce fera naître inévitablement lorsque la mer Rouge communiquera plus facilement avec la Méditerranée ; mais on a, dans cette pensée, beaucoup trop amoindri l'importance des localités intermédiaires. C'est ce qu'a le premier démontré M. Minard, inspecteur divisionnaire des ponts et chaussées, dans un travail sur la statistique des chemins de fer.

Les notes suivantes sur le rapport du parcours partiel des voyageurs au parcours de la ligne entière sont en partie extraites de ce travail.

Parcours partiel sur diverses voies de transport.

DÉSIGNATION DES CHEMINS OU PARTIES DE CHEMIN	RAPPORT		TOTALITÉ DES VOYAGEURS DANS L'ANNÉE.
	DU PARCOURS PARTIEL A LA CIRCULATION GÉNÉRALE.	DES VOYAGEURS DU PARCOURS PARTIEL A TOUS LES VOYAGEURS.	
CHEMINS DE FER FRANÇAIS.			
Paris à Saint-Germain (année 1852)	0,61	0,65	2,186,000
Paris à Versailles, rive droite (année 1851) . .	0,65	0,75	2,127,529
Paris à Corbeil (1841)	0,40	0,59	866,000
Lyon à Saint-Étienne (1851, 2 ^e semestre) . . .	0,66	0,85	557,554
Nîmes à Beaucaire (1841). (Extrait du tableau de M. Minard.)	»	0,14	211,000
Nîmes à Alais. (Extrait du tableau de M. Minard.)	»	0,51	111,000
Strasbourg à Colmar (année 1846)	0,75	0,90	296,885
Id. à Mulhouse. Id.	0,86	0,96	556,578
Id. à Bâle. Id.	0,87	0,97	749,424
Montpellier à Cette (année 1851)	0,20	0,37	167,628
Paris à Rouen (1852, 2 ^e semestre)	0,50	0,68	564,551
Rouen au Havre (du 1 ^{er} mars au 51 août 1852)	0,41	0,70	228,498
Paris à Creil (année 1852)	0,91	0,98	1,428,750
Id. à St-Quentin. Id.	0,90	0,98	1,817,603
Id. à Amiens. Id.	0,79	0,96	1,680,506
Id. à Boulogne. Id.	0,76	0,96	1,902,867
Id. à Douai. Id.	0,91	0,95	1,845,589
Id. à Quévrain. Id.	0,79	0,97	2,078,541
Id. à Mouscron. Id.	0,92	0,99	2,650,980
Id. à Calais. Id.	0,88	0,98	2,391,991
CHEMINS DE FER BELGES.			
(Extrait du tableau de M. Minard.)			
Bruxelles à Malines (juin, 1858)	0,25	0,55	512,000
Id. à Anvers. Id.	0,50	0,71	1,010,000
Id. à Gand. Id.	0,62	0,84	990,000
Id. à Liège. Id.	0,66	0,91	1,118,000
Gand à Malines. Id.	0,65	0,84	»
Id. à Louvain. Id.	0,80	0,90	»
Id. à Liège. Id.	0,90	0,98	809,000
Id. à Anvers. Id.	0,75	0,91	658,000
Anvers à Malines. Id.	0,54	0,50	121,000
Id. à Liège. Id.	0,75	0,94	»
Louvain à Liège. Id.	0,74	»	»
Id. à Wareme. Id.	0,91	0,95	»
Bruxelles à Tubise (1840, six mois)	0,66	»	»
Tous les chemins belges ensemble (juin 1842).	0,67	»	4,205,860

Parcours partiel sur diverses voies de transport.

(SUITE.)

DÉSIGNATION DES CHEMINS OU PARTIES DE CHEMIN.	RAPPORT		TOTALITÉ DES VOYAGEURS DANS L'ANNÉE.
	DU PARCOURS PARTIEL A LA CIRCULATION GÉNÉRALE.	DES VOYAGEURS DU PARCOURS PARTIEL A TOUS LES VOYAGEURS.	
CHEMINS DE FER ANGLAIS.			
(Extrait du tableau de M. Minard.)			
Grand junction Railway (juin, 1841)	0,46	0,89	550,000
Londres à Southampton (juillet et août 1841)	0,45	0,79	679,000
Londres à Birmingham (janvier, 1843)	0,40	0,70	2,490,000
<i>Id.</i> à Blakwal, au moins.	0,68	0,77	490,000
North Midland (moitié 1841-1842)	0,59	0,84	460,000
CHEMINS DE FER ALLEMANDS.			
Leipzig à Dresde (année 1852)	0,45	0,71	452,264
Dresde à Gorlitz. <i>Id.</i>	0,65	0,88	446,321
Vienne à Brunn (1840). (Extrait du tableau de M. Minard.)	0,48	0,86	84,000
Francfort à Wisbaden (1841). (Extrait du ta- bleau de M. Minard.)	0,60	0,68	709,000
CHEMINS DE FER AMÉRICAINS.			
(Extrait du tableau de M. Minard.)			
Schenectady à Utica (1858)	0,20	0,46	153,000
Frédéricksburg à Richmond (1841)	0,21	»	»
New-York à Philadelphie.	0,66	0,80	405,000
TRANSPORTS PAR DILIGENCE ORDINAIRE.			
(Extrait du tableau de M. Minard.)			
Route de Paris à Lille.	0,71	0,94	564,000
<i>Id.</i> de Paris à Strasbourg.	0,86	0,98	294,000
<i>Id.</i> de Paris à Rouen.	0,67	0,91	749,000
<i>Id.</i> de Toulouse à Perpignan.	0,57	»	»
<i>Id.</i> de Toulouse à Nîmes.	0,74	»	»
TRANSPORTS PAR EAU.			
(Extrait du tableau de M. Minard.)			
Canal du Midi, barque de poste (1839)	0,75	0,92	84,000
Paris à Rouen, bateaux à vapeur, etc.	0,70	0,90	300,000
D'Orléans à Nantes. <i>Id.</i>	0,76	»	»
Châlons à Lyon. <i>Id.</i>	0,64	0,80	300,000
Compiègne au Pec. <i>Id.</i> (1859)	0,60	0,81	20,000

Il résulte de ce tableau que la circulation locale pour les chemins de faible longueur, comme ceux de Saint-Germain et Versailles, est beaucoup plus importante que l'on eût été tenté de le supposer, eu égard à la courte distance qui sépare les villages desservis par les stations, et à leur faible population¹, et que, sur de grandes lignes comme le chemin du Nord, elle est proportionnellement plus grande que sur les petites lignes. Le nombre des voyageurs compense, en général, pour de courtes distances, jusqu'à un certain point, la longueur du parcours.

Si, sur les chemins de Montpellier à Cette et de Nîmes à Beaucaire, le parcours partiel est comparativement faible, cela tient à ce que ces deux lignes ne traversent, *par exception*, entre les points extrêmes, que des lieux presque déserts.

Si la dépense était la même pour le transport d'un voyageur du parcours partiel que pour un voyageur du parcours total, le rapport entre les distances parcourues par ces deux espèces de voyageurs, rapport fourni par la première colonne de notre tableau, serait aussi celui des produits nets en argent du transport de ces voyageurs ; mais il faut remarquer : 1° que le nombre de voyageurs de parcours partiel qui se servent de voitures de seconde et de troisième classe de préférence à celles de première est notablement plus grand que celui des voyageurs de parcours total, et que, par conséquent, la taxe moyenne que paye chaque voyageur est moindre ; 2° que l'exploitation des localités intermédiaires augmente considérablement le rapport du nombre des places vides à celui des places occupées, et devient, sous ce rapport, onéreuse à l'exploitation.

L'influence de la longueur du parcours sur le choix des places et sur la taxe moyenne ressort du tableau suivant :

¹ Lors de la publication du mémoire de M. Minard, en 1842, le rapport du parcours partiel à la circulation générale n'était, sur le chemin de Saint-Germain que de 0,27, et sur le chemin de Versailles (rive droite) que de 0,28. En 1852, d'après notre tableau, le rapport pour le chemin de fer de Saint-Germain s'était élevé à 0,61, et pour le chemin de Versailles (rive droite) à 0,65. Ces chiffres montrent avec quelle rapidité l'établissement des chemins de fer a développé le parcours partiel. Le chemin de Strasbourg n'est livré au public que depuis trois ans, et déjà le mouvement des stations de la banlieue est presque double de ce qu'il était la première année.