

Parcours moyen d'un voyageur.

PARCOURS MOYEN D'UN VOYAGEUR.	CHEMINS ALLEMANDS.	CHEMINS BELGES.	CHEMINS ANGLAIS.	CHEMIN DU NORD.	CHEMIN DE L'EST.	CHEMIN DE LYON.	CHEMIN D'ORLÉANS.	CHEMIN DE LA MÉDITERRANÉE.	CHEMINS AUTRICHIENS.	CHEMIN DU MIDI.
	1830	1850	1845	1855	1855	1855	1855	1855	1855	1855
	*	*	*							
1 ^{re} classe.	57	59 5	42	»	155	»	186	149	126	»
2 ^e classe.	51	45	22	»	76	»	87	70	95	»
5 ^e classe.	58	26	18	»	59	»	67	47	52	»
Parcours moyen d'un voyageur moyen.	45 83	x	»	59	69	101	86	75	63	66

Quant à l'accroissement des frais provenant du parcours partiel, un raisonnement bien simple le mettra en évidence. Un convoi composé de dix voitures remorquées par une seule locomotive peut transporter 400 voyageurs de Paris à Versailles; 800 voyageurs transportés à moitié chemin dans des voitures de même classe donneront le même produit brut; mais, pour transporter ces 800 voyageurs, il faudra 20 voitures et 2 locomotives, qui, bien que les waggons ne parcourent que la moitié de la longueur totale du railway, devront faire le trajet dans son entier. Le produit brut restera donc le même et la dépense sera doublée.

Observons toutefois que ceci n'est qu'un cas extrême admis pour mieux faire ressortir la vérité de notre assertion; car, généralement, partie au moins des voyageurs du petit parcours sont remplacés par des voyageurs partant des stations intermédiaires.

Ainsi, tout en appelant l'attention sur l'importance du rôle que jouent les produits des localités intermédiaires sur un grand nombre de lignes, nous ne prétendons pas qu'il faille dévier une grande ligne pour lui faire desservir les moindres bourgs; nous recomman-

* Nous n'avons pas pu nous procurer des renseignements plus récents.

donc au contraire de bien fixer la valeur des produits que peut fournir une localité avant de lui sacrifier la rapidité ou l'économie du parcours entre les localités extrêmes; ayant bien soin de tenir compte autant du parcours moyen de chaque voyageur que du nombre de voyageurs.

C'est ainsi que la Compagnie de l'Est a cru devoir, en étudiant le tracé du chemin entre Paris et Mulhouse, le faire passer à plusieurs kilomètres de la ville de Provins, parce qu'elle a reconnu que pour toucher à cette ville il eût fallu se jeter dans des dépenses qui n'étaient nullement en rapport avec l'accroissement de produit auquel ce détour aurait donné lieu.

Dans ces sortes de calculs, il faut avoir égard au transport des marchandises autant qu'à celui des voyageurs. Le transport des marchandises sur les chemins de fer ne devient ordinairement avantageux que lorsque la distance dépasse un certain nombre de kilomètres. Aussi le parcours moyen d'une tonne de marchandises est-il, sur nos principales lignes, plus grand que celui d'un voyageur. C'est ce que prouve le tableau suivant :

Parcours kilométrique d'un voyageur et d'une tonne de marchandises.

UNITÉ DE COMPARAISON.	NORD.	EST.	LYON.	ORLÉANS.	MÉDITERRANÉE.	MIDI.
Parcours moyen d'un voyageur.	59	69	101	86,64	73,20	66
Parcours moyen d'une tonne de marchandises. . . .	171	197	249	226,78	150,19	

Il ne faudrait pas croire cependant que le transport des marchandises, à de petites distances, soit insignifiant. Il résulte des tableaux publiés par M. Teisserenc sur le mouvement commercial des chemins de York à Darlington, et de Saint-Étienne à Lyon, que, sur le premier de ces chemins, dont la longueur n'est que de 72 kilomètres, moitié du tonnage en marchandises, à l'époque où il pu-