

JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

T. LOUA

Les routes départementales

Journal de la société statistique de Paris, tome 33 (1892), p. 265-269

http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1892__33__265_0

© Société de statistique de Paris, 1892, 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/>

VII.

LES ROUTES DÉPARTEMENTALES.

Sous le titre d'*unification des réseaux et des services vicinaux*, M. Jules de Crisenoy a fait connaître, dans le cinquième volume des *Annales des assemblées départementales* (p. 519), quelle est la situation actuelle des routes départementales. Grâce aux documents qui nous ont été adressés, pour le service de l'*Annuaire statistique de la France*, par les ministères de l'intérieur et des travaux publics, nous sommes en mesure de compléter les indications de M. de Crisenoy en fournissant pour chaque département intéressé la longueur des routes départementales de chaque catégorie.

Ces routes se divisent en effet en deux : 1° les routes déclassées pour être annexées au service vicinal ; 2° les routes classées qui gardent le nom de « Routes départementales ».

Nous en donnons ci-après un tableau, dont les deux premières colonnes s'appliquent aux routes déclassées, et les deux autres aux routes classées.

On peut voir par ce tableau que 49 départements ont actuellement déclassé leurs routes départementales. Le service de ces routes est confié aux ingénieurs des ponts et chaussées dans 12 et aux agents voyers dans 37.

Voici quelle est la répartition de ces services, d'après la longueur des routes exploitées :

Routes départementales déclassées.

		DÉPAR TEMENTS.	LONGUEUR totale des routes
		—	—
		MÈTRES.	
Service des	}	ingénieurs . .	12 6,710,818
		agents voyers.	37 19,932,263
			49 26,643,081

On conclut de ces chiffres que, soit pour le nombre des départements, soit pour la longueur des routes déclassées, les agents voyers ont entre leurs mains les trois quarts du service; il n'en reste qu'un quart aux mains des ingénieurs.

Il reste 38 départements où les routes départementales n'ont pas été déclassées. — La longueur de ces routes est de 21,934,170 mètres.

Dans ce nombre, on en compte 26 où le service a été néanmoins unifié avec le service vicinal proprement dit, savoir : 17 entre les mains des ingénieurs et 9 entre les mains des agents voyers, savoir :

Routes départementales classées

		DÉPAR- TEMENTS	LONGUEUR totale des routes
		—	—
		MÈTRES.	
Service des	}	ingénieurs . .	17 10,026,923
		agents voyers.	9 5,988,536
			26 16,015,459

De sorte que dans les départements dont le service est unifié, les ingénieurs ont dans leur service environ deux fois plus de longueur de route que les agents voyers. (Voir le tableau p. 267.)

Les 12 départements qui n'ont pas déclassé leurs routes, et où le double personnel existe encore, savoir les ingénieurs pour les routes et les agents voyers pour les chemins vicinaux, sont les suivants :

	MÈTRES.
	—
Aube	385,353
Aveyron	867,744
Bouches-du-Rhône	416,259
Charente-Inférieure	650,486
Corse	209,222
Drôme	383,900
Eure	795,934
Loire	501,052
Maine-et-Loire	831,470
Meurthe-et-Moselle	424,949
Savoie	256,426
Seine	195,916
(12 départements)	5,918,711
Rappel du service unifié (26 départem.)	16,015,459
Total général (38 départ.)	21,934,170

Tableau des Routes départementales classées ou déclassées.

N ^{os} d'ordre.	DÉPARTEMENTS.	ROUTES DÉPARTEMENTALES DECLASSÉES.		N ^{os} d'ordre.	DÉPARTEMENTS.	ROUTES DÉPARTEMENTALES ORDINAIRES UNIFIÉES.		ROUTES DÉPARTEMENTALES DECLASSÉES.		ROUTES DÉPARTEMENTALES ORDINAIRES UNIFIÉES.	
		SERVICE (1) des agents voyers.	SERVICE (2) des ingénieurs.			SERVICE (1) des agents voyers.	SERVICE (2) des ingénieurs.	SERVICE (3) des agents voyers.	SERVICE (4) des ingénieurs.	SERVICE (1) des agents voyers.	SERVICE (2) des ingénieurs.
1	AIN	Met. 661,177	Met. "	49	MAINE-ET-LOIRE	Met. "	Met. "	Met. 665,682	Met. "	Met. "	Met. "
2	AISNE	671,610	"	50	MANCHE	"	"	"	"	"	"
3	ALLIER	240,343	"	51	MAINE (HAUTE-)	"	"	"	"	"	"
4	ALPES (BASSES-)	537,713	"	52	MARNE (HAUTE-)	"	"	"	"	"	"
5	ALPES (HAUTES-)	116,645	"	53	MAYENNE	"	"	"	"	"	"
6	ALPES-MARITIMES	"	"	54	MEURTHE-ET-MOSELLE	209,198	"	"	"	"	635,601
7	ARDÈCHE	"	"	55	MOUSE	866,210	"	"	"	"	"
8	ARDENNES	212,400	"	56	MORBIHAN	"	"	299,101	"	"	"
9	ARIÈGE	"	"	57	NIÈVRE	"	"	"	623,721	"	"
10	AUBE	"	"	58	NORD	326,868	"	"	"	"	"
11	AUDE	632,272	"	59	OISE	"	"	"	843,176	"	"
12	AVEYRON	"	"	60	ORNE	"	"	365,277	"	"	"
13	BOUCHES-DU-RHÔNE	"	"	61	PAS-DE-CALAIS	"	"	"	"	"	"
14	CALVADOS	677,391	"	62	PIY-DE-DÔME	"	"	497,638	"	"	"
15	CANTAL	"	"	63	PYRÉNÉES (BASSES-)	550,510	"	"	"	"	735,973
16	CHARENTE	"	"	64	PYRÉNÉES (HAUTES-)	342,305	"	"	"	"	306,741
17	CHARENTE-INFÉRIEURE	"	"	65	FRANCS-ORIENTAUX	"	"	185,730	"	"	"
18	CHER	626,119	"	66	TERRITOIRE DE BELFORT	81,343	"	"	"	"	"
19	CORÈZE	20,362	"	67	REUNE	501,219	"	"	"	"	"
20	CÔTE-D'OR	"	"	68	SAÛNE (HAUTE-)	521,500	"	"	"	"	"
21	CÔTES-DU-NORD	486,224	"	69	SAÛNE-ET-LOIRE	"	"	586,773	"	"	"
22	CREUSE	414,596	"	70	SARTHE	"	"	"	"	"	"
23	DORDOGNE	"	"	71	SAVOIE (HAUTE-)	1,095,100	"	"	"	"	"
24	DROME	530,719	"	72	SAVOIE (HAUTE-)	"	"	"	"	"	"
25	DROME	"	"	73	SEINE	"	"	"	"	"	"
26	DROME	"	"	74	SEINE-INFÉRIEURE	"	"	836,499	"	"	"
27	EURE	"	"	75	SEINE-ET-MARNE	"	"	"	"	"	"
28	EURE-ET-LOIR	503,000	"	76	SEINE-ET-OISE	"	"	365,318	"	"	1,042,969
29	FINISTÈRE	"	"	77	SÈVRES (DEUX-)	"	"	336,592	"	"	"
30	GARD	721,150	"	78	SOMME	"	"	477,610	"	"	"
31	GARONNE (HAUTE-)	"	"	79	TARN	"	"	"	"	"	"
32	GEES	"	"	80	TARN-ET-GARONNE	1,019,158	"	673,000	"	"	887,887
33	GIROUDE	797,000	"	81	VAR	"	"	"	"	"	"
34	HÉRAULT	493,378	"	82	VAR	"	"	"	"	"	792,022
35	ILLE-ET-VILAINE	340,630	"	83	VENDÉE	"	"	362,097	"	"	597,842
36	INDRE	683,297	"	84	VIENNE	"	"	486,472	"	"	"
37	INDRE-ET-LOIRE	"	"	85	VIENNE (HAUTE-)	"	"	"	"	"	"
38	ISÈRE	1,210,055	"	86	VOSGES	"	"	634,171	"	"	176,095
39	JURA	"	"	87	YONNE	"	"	840,000	"	"	"
40	LANDES	609,216	"		TOTAL	19,922,261	6,710,819	5,988,586	10,026,923		
41	LOIR-ET-CHEK	"	"		SERVICE UNIFIÉ	26,643,002					16,015,459 m.
42	LOIRE	"	"		SERVICE DISTINCT						5,918,711
43	LOIRE (HAUTE-)	461,497	"		TOTAL DES ROUTES ORDINAIRES						21,984,170 m.
44	LOIRE-INFÉRIEURE	528,962	"								
45	LORET	"	"								
46	LOT	586,202	"								
47	LOT-ET-GARONNE	"	"								
48	LOZÈRE	517,666	"								

(1) 37 départements.

(2) 12 départements.

(3) 9 départements.

(4) 17 départements.

Par suite de ces divers calculs, on est amené à conclure que sur 87 départements (y compris Belfort), le service vicinal proprement dit est dirigé par les ingénieurs dans 29 départements, et par les agents voyers dans 58. D'autre part, dans 9 départements, les agents voyers sont chargés du service des routes départementales ordinaires.

A ces conclusions il n'y a que deux restrictions à faire, et encore sont-elles de pure forme. Dans Meurthe-et-Moselle, ainsi que dans l'Eure, l'ingénieur en chef du département remplit personnellement les fonctions d'agent voyer en chef, sans que, pour cela, les deux services aient été fusionnés.

Voulant rester dans le domaine de la statistique, il ne nous appartient pas d'envisager les motifs qui ont déterminé un grand nombre de conseils généraux à unifier les réseaux ou les services, et d'autres au contraire à conserver leurs routes départementales; ceux qui voudraient les connaître n'auront qu'à se reporter au volume de M. de Crisenoy. Il semble, d'après lui, que le déclassement serait un bien, si l'on savait utiliser au mieux de tous les intérêts l'emploi des prestations.

Ajoutons que le déclassement des routes départementales se fait généralement au bénéfice des chemins de grande communication; toutefois, la Haute-Savoie fait exception, ce département ayant classé les routes départementales, aussi bien que les chemins de grande communication, dans les chemins d'intérêt commun.

Revenons maintenant aux routes départementales qui subsistent et montrons quelle est leur importance relative en les comparant aux autres routes et chemins.

Nous résumons cette statistique dans le tableau suivant :

		ENTRE- TENUES.	EN LACUNE et en construction	TOTAL.	PROPORTION des lacunes
LONGUEUR EN KILOMÈTRES.					
Routes	{ nationales	37,790	251	38,041	0.7
	{ départementales	21,848	86	21,934	0.4
Chemins vicinaux.	{ Grande communication . . .	136,462	2,979	139,441	2.2
	{ Intérêt commun	76,021	8,184	84,205	9.7
	{ Ordinaires	254,150	127,566	381,716	33.0
		526,271	139,066	665,337	21.0

On voit que la France dispose, sans compter les chemins ruraux, de 665,337 kilomètres de routes ou chemins, et comme la superficie territoriale du pays est estimée à 528,876 kilomètres carrés, il y a un peu plus de 1 kilomètre de route par kilomètre carré de superficie territoriale (1^k,26).

Les lacunes sont encore nombreuses : elles sont de moins de 1 p. 100 dans les routes nationales ou départementales, de 2 p. 100 dans les chemins vicinaux de grande communication, de près de 10 p. 100 dans les chemins d'intérêt commun et de 33 p. 100, c'est-à-dire d'un tiers, dans les chemins vicinaux ordinaires.

Aux nombres inscrits dans le tableau, il y a lieu d'ajouter 46,920 kilomètres de chemins de fer, dont 36,370 en exploitation, et 16,733 kilomètres de voies navigables, dont 12,797 fréquentés par la navigation. De sorte qu'en résumé, la France possède 728,990 kilomètres de voies de communication de toutes sortes (tramways non compris) et qu'elle peut en utiliser 615,438.

On ne possède pas de documents sur la circulation des routes départementales ni des chemins vicinaux. Voici à ce sujet les chiffres afférents aux chemins de fer, aux voies navigables et aux routes départementales :

	TONNAGE kilométrique.	FRÉQUENTA- TION moyenne.
Chemins de fer	11,113,339,357	313,358
Voies navigables	3,237,626,003	259,737
Routes nationales	1,517,452,000	40,014

D'où il résulte que les chemins de fer sont environ 8 fois plus fréquentés que les routes nationales (1), et encore ne tient-on pas compte ici des voyageurs, dont le nombre kilométrique est, pour les chemins de fer, de 730,799,543 unités, ce qui implique une fréquentation moyenne de 245,537.

Pour revenir aux routes et chemins, veut-on savoir dans quelle mesure ils se sont accrus? On s'en rendra compte par le tableau comparatif qui suit :

	1880	1890
	MÈTRES.	
Routes { nationales	37,623,900	38,041,042
{ départementales ordinaires . .	37,142,600	21,934,170
— déclassées . .	11,435,651	26,643,081
Chemins vicinaux ordinaires (routes départe- mentales)	578,309,000	605,362,806

Le changement a été insignifiant pour les routes nationales; les routes départementales sont descendues de 37,000 à 22,000 kilomètres, en même temps que le déclassement, qui ne portait que sur 11,500 kilomètres, dépasse aujourd'hui 26,000 kilomètres. Quant aux chemins vicinaux, leur progrès est constant: il a été en 10 ans de 27,053 kilomètres; c'est un accroissement d'environ 5 p. 100. Ajoutons qu'une partie de cet accroissement est simplement due à l'annexion des routes départementales.

T. LOUA.

(1) Il faut cependant reconnaître que la circulation des routes nationales a conservé son ancienne importance, malgré l'essor des chemins de fer et qu'elle est même, d'un recensement à l'autre, en voie de progression. — Voir la *Circulation sur les Routes nationales d'après les comptages de 1882*, par M. C. Cheysson. (*Journal de la Société de statistique*, avril 1884.)