

JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

JSFS

Vie de la société

Journal de la société statistique de Paris, tome 42 (1901), p. 185-192

http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1901__42__185_0

© Société de statistique de Paris, 1901, 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/>

JOURNAL

DE LA

SOCIÉTÉ DE STATISTIQUE DE PARIS

N° 6. — JUIN 1901.

I.

PROCÈS-VERBAL DE LA SÉANCE DU 15 MAI 1901.

SOMMAIRE. — Adoption du procès-verbal de la précédente séance. — Présentation des ouvrages : MM. Cheysson, Schelle, le Secrétaire général. — Communication de M. Lucien March sur la distribution des entreprises industrielles selon leur importance ; discussion : MM. Levasseur, Cheysson, Cadoux, March. — Discussion de l'article de M. Cadoux sur les résultats de l'exploitation directe du gaz en Angleterre et dans quelques villes étrangères : MM. Cheysson, D^r Bertillon, Cornuault. Levasseur, Malzac, Coste et Cadoux.

La séance est ouverte à 9 heures sous la présidence de M. Edmond Duval.

Le procès-verbal de la précédente séance est adopté.

M. le **SECRETÁIRE GÉNÉRAL** mentionne les ouvrages suivants transmis par leurs auteurs à la Société depuis le mois dernier : *Régime et tracé des cours d'eau*, par M. Vauthier ; — *les Assurances sur la vie en 1900*, par M. Rochetin ; — *les Salaires de l'industrie gantoise (industrie colonnière)*, par M. Louis Varley, délégué de l'Office belge du travail ; — *le Dénombrement de la population allemande en 1895*, par M. Rauchberg ; — *le Rapport général sur la gestion des dîmes et revenus, de 1888 à 1900*, par le Conseil d'administration de la Dette publique ottomane. Suit une énumération des documents officiels transmis, dont on trouvera plus loin la liste, page 220.

M. **CHEYSSON** présente le *Répertoire du Journal officiel* (1) de la part de M. Petrovitch, qui a été pendant plusieurs années son collaborateur au Ministère des travaux publics pour le *Bulletin de statistique* publié par ce Ministère.

Le *Journal officiel* est une mine incépuisable d'informations. En 1900, il a compris 17 006 pages, qui, eu égard à leur compacité et à leur format, équivalent à la matière de 150 volumes in-8° de 500 pages. C'est presque une bibliothèque. Les richesses qu'elle contient seraient stérilisées, si l'on ne disposait pas de bonnes tables permettant de s'orienter sûrement dans cette vaste collection pour y trouver de suite le renseignement dont on a besoin.

C'est précisément le but que s'est proposé M. Petrovitch. Pour remplacer les 6 tables annuelles qui paraissent tardivement, il a eu l'idée de publier tous les mois,

(1) 12 fr. par an, 3, rue Sédillot.

entre le 10 et le 15, un *Répertoire mensuel*, avec un *Index* synoptique annuel, à la fin de l'année. Grâce à des signes conventionnels et à des abréviations méthodiques, les 12 *Répertoires* mensuels et l'*Index* annuel peuvent tenir en un volume maniable in-12 de 360 pages.

Chaque sujet y figure sous trois aspects : *la matière, la personne, le département*. Cette triple entrée et l'ordre de la classification facilitent beaucoup les recherches. La publication, qui a débuté en 1897, est à sa quatrième année. Elle mérite la faveur et les encouragements des statisticiens, des économistes, des hommes d'État, en un mot de tous les travailleurs qui ont à consulter la documentation riche et touffue du *Journal officiel*.

M. SCHELLE dépose sur le bureau le volume intitulé : *Statistique des chemins de fer français (Documents principaux au 31 décembre 1899)*. Les modifications apportées à cette publication consistent, en premier lieu, dans les suppressions qui ont été faites de renseignements qui se trouveront plus complets dans la nouvelle publication prescrite par l'article 37 de la loi de finances de 1898, en ce qui concerne les comptes d'établissement, de recettes et dépenses d'exploitation des compagnies de chemins de fer et de tramways liées vis-à-vis de l'État par des conventions financières.

En second lieu, la statistique a été complétée en ce qui concerne les capitaux réalisés par les compagnies de tramways et les dépenses d'établissement des tramways en exploitation. Ces deux sortes de renseignements ont été compris dans les tableaux relatifs aux chemins de fer d'intérêt local qui, comme on le sait, ne diffèrent que théoriquement des tramways pour voyageurs et marchandises. Les sommes ainsi ajoutées ont une grande importance.

Le capital réalisé par les compagnies était, au 31 décembre 1898, pour les lignes d'intérêt local, de 233 000 000 de francs, se décomposant ainsi :

Actions	97 000 000 ^f
Obligations	136 000 000

Au 31 décembre 1899, pour les lignes d'intérêt local et tramways, le capital s'élevait à 700 000 000 de francs, ainsi réparti :

Actions	387 000 000 ^f
Obligations	313 000 000

Les dépenses d'établissement au 31 décembre 1899, pour les lignes exploitées, sont les suivantes :

1° *Chemins de fer d'intérêt local* (longueur exploitée : 4 435 kilom.).

290 644 000 ^f	Compagnies.
91 522 000	Départements et communes.
13 127 000	État (lignes d'intérêt local de la loi de 1865).
Total.	<u>395 293 000^f</u>

2° *Tramways pour voyageurs et marchandises* (longueur exploitée : 2 569 kilom.).

115 622 000 ^f	Compagnies.
40 344 000	Départements et communes.
Total.	<u>155 966 000^f</u>

3° *Tramways pour voyageurs et messageries ou pour voyageurs seulement* (longueur exploitée : 1 173 kilom.).

262 776 000 ^f	Compagnies.
1 942 000	Départements et communes.
Total.	<u>264 718 000^f</u>

Si l'on relevait, dans les chiffres qui précèdent, les sommes affectées par les compagnies aux dépenses d'établissement, on ne trouverait que :

290 644 000'	pour l'intérêt local
115 622 000	— les tramways-voyageurs et marchandises.
262 776 000	— les tramways proprement dits.

Total. . . 669 042 000' au lieu de 700 millions.

Mais ces chiffres ne comprennent pas les capitaux relatifs aux lignes non exploitées, qui forment un total de près de 3 900 kilomètres, savoir :

1 715 kilom.	Intérêt local.
1 733 —	Tramways-voyageurs et marchandises.
436 —	Tramways-voyageurs.

Total. . . 3 884 kilom.

D'un autre côté, les chiffres donnés ci-dessus pour les capitaux réalisés comprennent ceux de certaines entreprises qui, comme la Compagnie des Omnibus, font des opérations autres que l'exploitation de chemins de fer d'intérêt local et de tramways.

L'ordre du jour appelle la lecture d'une communication de M. Lucien March, intitulée : *La distribution des entreprises selon leur importance*, qui paraîtra dans un prochain numéro. On en trouvera dès maintenant l'analyse sommaire, à titre d'*Annexe au procès-verbal* (voir page 189).

La lecture faite par M. March donne lieu à un certain nombre d'observations. C'est ainsi que M. LEVASSEUR fait remarquer que l'emploi de rapports au lieu de nombres absolus, difficilement comparables aux diverses époques observées, a permis à l'auteur de mesurer l'intensité de la concentration du personnel ouvrier dans l'industrie.

M. MARCH répond que le résultat à rechercher est le sens et l'intensité du mouvement qui intéresse les salariés, dont le nombre s'accroît dans la grande industrie d'une manière incontestable. D'où viennent ces nouveaux venus ? Évidemment de la population agricole qui diminue sans cesse, mais non au profit de l'industrie proprement dite ; le personnel des transports et du commerce s'accroît, en effet, plus rapidement que celui de l'industrie. A ce propos, M. March fait remarquer qu'il n'a pas compris dans le calcul du personnel des salariés de l'industrie les ouvriers attachés à des services consacrés *exclusivement* aux transports.

Les comparaisons avec les pays étrangers, ajoute l'auteur, entraînent d'autres difficultés. Elles proviennent de ce qu'en Allemagne, par exemple, on a donné successivement à ce que nous appelons établissement industriel, le nom d'exploitation ou d'entreprise, ce qui n'est pas absolument la même chose.

M. CHEYSSON fait remarquer que M. March a donné comme force équivalente de 1 cheval-vapeur les forces de 10 ouvriers. Il a toujours pensé avec M. Jacquemin, inspecteur général des Ponts et Chaussées, auteur d'un traité sur la matière, que 21 ouvriers représentaient en force 1 cheval-vapeur. MM. Levasseur et Cadoux opinent dans le même sens. M. Cheysson ajoute qu'il se demande comment a été calculée la force motrice hydraulique des usines ? Les ingénieurs ont-ils tenu compte de la force hydraulique utilisable ou de celle utilisée ?

M. MARCH répond qu'il y a dans le travail de l'homme une discontinuité dont on doit tenir compte dans la comparaison avec le travail mécanique. Il lui semble juste, en effet, de ne compter le travail des machines que pendant la durée réelle de travail dans les ateliers : onze heures. Quant à la force motrice hydraulique, il s'agit de la force motrice disponible, en d'autres termes de la force nominale, utilisée ou non.

M. le PRÉSIDENT remercie M. March de son intéressante communication et donne la parole à M. Cadoux, pour la discussion de son étude : *Les Résultats de l'exploitation directe du gaz en Angleterre et dans quelques villes étrangères*, parue dans le dernier numéro (1).

M. CADOUX maintient ses constatations desquelles il résulte que les consommateurs de gaz, dans les villes qu'il a observées, trouvent, dans la régie directe par les municipalités, des avantages sérieux, sans dommage pour les communes. On pourrait étudier la question pour la ville de Paris à l'aide de mesures particulières qu'il reste à déterminer, en tenant compte des considérations d'ordres très divers qu'il faut envisager quand il s'agit d'intérêts aussi contradictoires que ceux qui se trouveraient en jeu.

M. CHEYSSON ne discute pas les faits relevés, mais estime qu'il n'y a pas lieu de regarder comme incontestable le succès de la régie directe. On ne peut se prononcer d'après un cas particulier, il faut des statistiques complètes. On a souvent essayé de comparer les exploitations d'État et les exploitations privées, et on a invoqué en faveur des premières l'avantage de l'économie, mais on arriverait ainsi à mettre tous les services aux mains de l'État ou des communes au détriment de l'industrie privée. Souvent certains éléments de comparaison ont été omis. En ce qui concerne le gaz, il paraît, *a priori*, difficile, pour une régie municipale, de donner des économies? Une administration publique achètera-t-elle le charbon à meilleur marché? Mais ses règlements de comptabilité seront une gêne pour elle. Pour les dépenses de personnel, l'économie n'est pas non plus à espérer. On sait à quelles pressions sont soumises les compagnies et quelles résistances elles doivent y opposer. Or, une administration municipale paternelle ne résistera pas. Pour les charges des institutions patronales, il en sera de même. Pour les charges du capital, on se fait souvent des illusions. Pour la compagnie du gaz, il faut amortir le capital, au moins pour la partie revenant à la ville de Paris, tandis qu'une municipalité n'aura pas, il est vrai, à tenir compte de cette charge, du moins dans la même mesure.

D'autre part, la compagnie du gaz supporte des impôts très lourds, mais il y a des contre-parties.

Pour les recettes, il peut y avoir des complaisances forcées vis-à-vis des consommateurs, de la part des municipalités, qui ne peuvent user vis-à-vis d'eux de la même rigueur que les compagnies. Ces divers inconvénients ont pu être constatés dans certaines exploitations municipales. C'est ainsi qu'à Épernay, dit M. Cheysson, on a renoncé, sur sa proposition, à la régie directe du service des eaux.

En résumé, quand on serre de près la question, on s'aperçoit non seulement que certaines charges n'ont pas été calculées, mais qu'elles ne peuvent l'être que très difficilement.

M. le D^r BERTILLON estime que les résultats constatés en Angleterre par M. Cadoux répondent aux objections de M. Cheysson. Dans ce pays, où l'initiative privée est cependant active, les exploitations par les municipalités se multiplient; les tramways municipaux, par exemple, qui font concurrence aux entreprises privées du même genre, au grand avantage du public, et, probablement, pas au détriment de la commune. On pourrait citer d'autres exemples.

M. CORNUAULT fait remarquer qu'il est difficile de juger un pays d'après un autre. Les recherches que M. Cadoux a faites pour l'Angleterre, Gènes, Bruxelles, etc., auraient pu être faites en France. On y rencontre, en effet, des régies municipales du gaz, principalement à Grenoble, Valence, Tourcoing, Beaune, etc. Les consommateurs ne sont pas satisfaits. A Grenoble, on songe à démunicipaliser; en cas de difficultés d'approvisionnements, les compagnies savent toujours s'en tirer, car elles ont à craindre la déchéance; les villes, elles, n'ont pas de frein. Il en résulte de singulières conséquences au détriment des consommateurs. C'est ainsi qu'à Beaune, l'éclairage a été restreint lors de la hausse des prix de charbons. A Valence, à Grenoble, les mêmes faits se sont produits.

(1) Numéro d'avril, page 173.

A Genève, on avait songé à élever le prix du gaz, en raison du prix de la houille. A Grenoble, l'augmentation a eu lieu. Exceptionnellement en Angleterre, à Manchester, des faits analogues se sont produits.

En outre, la municipalisation peut conduire à demander au personnel des services qui n'ont rien d'industriel.

M. MALZAC dit qu'une question préjudicielle se pose, pour une municipalité, celle de renoncer, avant tout, aux bénéfices exagérés pour faire bénéficier le consommateur des profits de l'exploitation.

M. LEVASSEUR demande à préciser la question. On peut d'abord admettre, semble-t-il, que la régie municipale n'apporte pas plus de régularité dans le service que l'exploitation privée, mais le point important, c'est de connaître sur quel point porterait exactement l'économie qui ressortirait de la comparaison des deux régimes, élément par élément. Il fait remarquer, à ce propos, qu'on peut reporter une partie de la dépense sur l'impôt, mais ce serait alors un simple déplacement.

M. CADOUX considère les chiffres qu'il a fournis comme indiscutables; ils ont été relevés par le *Board of trade* dans l'espoir de pouvoir prendre en défaut les municipalités. L'économie tient essentiellement à ceci, c'est qu'il n'y a pas de rémunération de capital-actions. Les régies anglaises n'ont réalisé que des bénéfices très limités tout en livrant le gaz à bon marché. L'origine des régies anglaises tient à l'irrégularité constatée dans l'exploitation d'une compagnie privée. En Angleterre, on n'a pas fait de doctrine, on a cherché le profit et on l'a trouvé.

M. COSTE demande que tous les éléments comparatifs des recettes et des dépenses invoqués par M. Cheysson soient examinés en détail.

M. CADOUX pense qu'il est très difficile de faire cette comparaison pour l'Angleterre. En ce qui concerne Genève, Bruxelles, les comparaisons possibles semblent démontrer que les chiffres des compagnies sont plutôt exagérés.

M. CORNGAULT rappelle qu'en Angleterre la période d'amortissement n'a pas une durée limitée.

La discussion paraissant épuisée, et vu l'heure avancée, M. le PRÉSIDENT fixe l'ordre du jour de la prochaine réunion de la manière suivante :

1° Communication de M. Turquan : La fortune privée en France, en fonction de la fécondité des familles;

2° Communication de M. Pierre des Essars : L'incidence des droits de douane.

La séance est levée à 11 heures 1/4.

Le Secrétaire général,
E. FLÉCHEY.

Le Président,
E. DUVAL.

II.

ANNEXE AU PROCÈS-VERBAL.

M. Lucien MARCH présente, sous le titre de : *Distribution des entreprises selon leur importance*, un travail qu'il a exposé dans la classe 103 du groupe de l'Économie sociale à l'Exposition de 1900. Pour répondre au programme de cette classe, il a rassemblé et mis en œuvre les documents susceptibles de nous faire connaître comment se distribuent les entreprises selon leur importance, quelle est la part de la grande et de la petite industrie, comment s'opère l'évolution de ces formes de l'organisation industrielle.

Il indique d'abord que ces expressions de grande et de petite industrie, commodes pour le langage courant, sont trop vagues pour être traduites en données numériques. A ces notions sommaires, il convient de substituer des indices caractéristi-

ques de l'importance des entreprises. Au point de vue de leur puissance productrice, les indices les plus significatifs et les plus faciles à déterminer sont le nombre des personnes employées et le nombre des chevaux-vapeur fournis par les machines motrices.

Le nombre des personnes occupées et le nombre des établissements qui les emploient doivent être déterminés par un recensement général.

En France, depuis 1851, les renseignements recueillis sur la profession de chaque habitant, à l'occasion du dénombrement général de la population, sont publiés avec quelque détail ; en 1856 et en 1866 on a même fait connaître le nombre des établissements industriels, et, à toutes les époques, on a distingué les patrons des employés ou ouvriers. Cependant, faute de définitions précises et uniformes des unités dénombrées, et vu l'impossibilité d'assurer l'uniformité des interprétations dans les 36 000 mairies de France chargées du dépouillement du recensement, on ne peut utiliser les chiffres publiés à la suite des divers recensements que dans une faible mesure et avec une extrême circonspection. D'ailleurs, lorsque les établissements ont été comptés, ils l'ont été en bloc, sans distinction d'après leur importance, en sorte que l'on n'obtient que des moyennes très générales, dont la valeur est même assez incertaine pour les raisons qui viennent d'être indiquées. Nous relevons, par exemple, que dans la grande industrie, le nombre des salariés de sexe masculin, par patron, a passé de 5,4, en 1851, à 7,6 en 1876 et 9,6 en 1881, et nous sommes portés à admettre que ces nombres fournissent une mesure de la concentration croissante des entreprises dans ce que l'on appelle communément la grande industrie, mais nous sommes un peu déroutés lorsque, calculant un rapport analogue pour l'ensemble de la petite industrie du commerce et des transports, nous observons les oscillations suivantes : 0,9 en 1851, 1,8 en 1872, 1,2 en 1876, 1,1 en 1881.

Ce n'est qu'à partir de 1896 que le dépouillement central et l'emploi de formules sans équivoque — adoptés à la suite des études d'une commission présidée par M. Levasseur — ont permis une classification détaillée des établissements d'après le nombre des personnes occupées.

Le principe de la méthode a été de demander, pour chaque recensé, le nom et l'adresse de l'établissement où il travaille : ce sont les seules indications professionnelles qui ne prêtent à aucune ambiguïté, qui soient susceptibles d'interprétation uniforme dans toutes les localités et qui fournissent une classification contrôlée des établissements par catégorie d'importance.

En ce qui concerne l'industrie proprement dite, les résultats de cette classification peuvent se résumer ainsi : les établissements où sont employées de 1 à 10 personnes représentent près de 94 p. 100 du total, mais n'occupent que 37 p. 100 du personnel total ; ceux où travaillent de 11 à 100 employés ou ouvriers représentent 5,5 p. 100 du total et occupent 31 p. 100 de l'ensemble du personnel ; enfin, ceux de plus de 100 ouvriers, qui ne forment pas 1 p. 100 du nombre total des établissements, emploient cependant près de 32 p. 100 du personnel total.

Un second facteur de la consistance plus ou moins grande des entreprises est la puissance des moteurs utilisés. Il n'existe pas en France de statistique complète des

forces motrices. Toutefois, grâce au concours des services compétents du Ministère des travaux publics et du Ministère de l'agriculture, l'Office du travail a pu déterminer la répartition des établissements qui possèdent soit un moteur à vapeur, soit un moteur hydraulique, d'après le nombre des chevaux-vapeur disponibles dans chaque usine.

Les résultats de cette seconde classification des entreprises peuvent se résumer ainsi, en ce qui concerne l'industrie proprement dite : les établissements qui ne disposent pas de plus de 50 chevaux-vapeur composent 94 p. 100 du total des établissements pourvus d'un moteur à vapeur ou hydraulique, mais ils ne disposent que de 36 p. 100 de la puissance totale ; ceux de 51 à 1 000 chevaux-vapeur ne forment pas tout à fait 6 p. 100 du nombre total et disposent de 38 p. 100 de la puissance totale ; enfin, ceux de plus de 1 000 chevaux ne représentent que 2 pour 1 000 établissements où existe soit un moteur à vapeur, soit un moteur hydraulique ; ils disposent cependant de 26 p. 100 de la puissance totale.

La distribution des entreprises, soit d'après l'effectif du personnel qu'elles emploient, soit d'après la puissance des moteurs dont elles disposent, est donc de même forme. On voit qu'à notre époque la masse des petites entreprises est très considérable, quoique les grandes groupent une forte part des unités productrices. Il serait intéressant de comparer la distribution actuelle avec celle qui existait aux époques antérieures.

En ce qui concerne les forces motrices, rien, dans le passé, ne nous renseigne sur leur répartition. Nous savons seulement que la machine à vapeur date du commencement du siècle dernier, qu'en 1840, le nombre des chevaux-vapeur à la disposition des industries n'était que de 34 000, tandis qu'aujourd'hui ce nombre dépasse 1 500 000, et que depuis 1850, la force disponible par établissement possédant un appareil à vapeur, a passé de 11 chevaux $1/2$ à 28 chevaux. Cela nous indique que les forces vapeur se sont développées et concentrées, mais ne nous apprend pas suivant quelle loi s'est effectuée la concentration.

En ce qui concerne le personnel, aucune statistique antérieure à 1896 n'en a non plus fait connaître la distribution. Toutefois, une enquête organisée de 1840 à 1845 par le service de la Statistique générale a été publiée sous forme d'état nominatif des établissements, fournissant pour chacun d'eux les éléments principaux de sa consistance, en sorte que M. March a pu refaire le dépouillement de cette enquête, qu'il y a lieu de croire très complète, pour les établissements assez importants, ceux de plus de 50 ouvriers par exemple. Au total, les établissements de plus de 50 ouvriers, au nombre d'environ 3 300 en 1840, atteignent le nombre de 7 400 en 1896 ; le nombre de ceux de plus de 500 ouvriers a plus que triplé, 444 en 1896 au lieu de 133 en 1840. M. March admet que les établissements de 1 à 50 employés ou ouvriers avaient 74 p. 100 du personnel total en 1840, tandis qu'ils n'en comptent plus aujourd'hui que 55 p. 100, et que ceux de plus de 500 ouvriers, qui comprenaient 6 p. 100 du personnel total en 1840, englobent aujourd'hui plus de 16 p. 100.

En résumé, il s'est produit depuis cinquante ans une concentration notable des unités productrices dans de grands établissements ; mais les résultats qui viennent d'être exposés, corroborés par ceux de la statistique des patentes, permettent de reconnaître que cette concentration n'empêche pas le maintien d'une masse de petites entreprises dont l'importance moyenne n'augmente que très lentement.

Quelques pays étrangers ont organisé aussi une statistique industrielle complète; les seuls documents actuellement utilisables, au point de vue de la distribution des entreprises, sont ceux obtenus en Allemagne à la suite des recensements généraux de 1882 et 1895. En tenant compte des différences de définitions des unités recensées, on observe à peu près la même loi de distribution en Allemagne qu'en France; peut-être en Allemagne la concentration est-elle plus marquée qu'en France. D'ailleurs, de 1882 à 1895, le mouvement de concentration, dans l'industrie allemande, a été assez rapide. Tandis que les exploitations de plus de 50 ouvriers formaient, en 1882, 1,1 p. 100 du nombre total des exploitations et comprenaient 25 p. 100 du personnel total; en 1895, elles représentaient 2 p. 100 du nombre total des exploitations et englobaient 43 p. 100 du personnel total.

La statistique allemande fournit le relevé de toutes les forces motrices, mais elle n'indique pas la classification des entreprises pourvues d'un moteur d'après la puissance en chevaux-vapeur dont elles disposent. Toutefois, elle fournit un renseignement aussi intéressant, car elle fait connaître la distribution de la puissance mécanique entre les entreprises qui occupent un plus ou moins grand nombre d'ouvriers. Par exemple, dans l'industrie, le nombre de chevaux-vapeur par 100 personnes occupées, égal à 12 chevaux seulement pour les petites entreprises n'occupant pas plus de 5 personnes, devient 44 dans celles qui occupent de 21 à 100 personnes.

L'ensemble de ces résultats caractérise le sens de l'évolution industrielle. En Allemagne comme en France, les grandes exploitations se développent par la concentration progressive du personnel industriel et des forces motrices. Il en résulte une diminution relative de la fraction de la population industrielle engagée dans les petites exploitations, mais ces petites entreprises demeurant encore très nombreuses, leur importance moyenne ne s'accroît que très lentement; et, d'ailleurs, les statistiques françaises et allemandes démontrent que, simultanément, les petites entreprises se multiplient dans d'autres catégories professionnelles, dans le commerce, par exemple.

L. M.
