

JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

JSFS

Vie de la société

Journal de la société statistique de Paris, tome 43 (1902), p. 217-222

http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1902__43__217_0

© Société de statistique de Paris, 1902, 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° 7. — JUILLET 1902.

I.

PROCÈS-VERBAL DE LA SÉANCE DU 18 JUIN 1902

SOMMAIRE. — Adoption des procès-verbaux des deux séances des 16 avril et 21 mai 1902. — Nomination d'un membre titulaire. — Correspondance : M. le D^r Papillon ; — Réponse de M. Alfred Neymarck. — Présentation d'ouvrages : M. le Secrétaire général, M. A. Neymarck. — Autorisation de placement de fonds — Communication de M. Meuriot sur le centre mathématique des principales nations européennes ; discussion : MM. Cadoux, Yves Guyot, Levasseur et D^r Bertillon. — Communication de M. Schelle sur les chemins de fer du monde à la fin de 1900 ; observations : MM. Levasseur et A. Neymarck. — Communication de M. March sur les résultats du recensement belge des industries et métiers en 1896.

La séance est ouverte à 9 heures sous la présidence de M. Émile Mercet. Les procès-verbaux des deux dernières séances sont adoptés.

Est élu membre titulaire M. Georges Siegfried, présenté à la dernière séance par MM. Alfred Neymarck, Jacques Siegfried et Flechey.

M. le PRÉSIDENT informe la Société qu'il vient de recevoir de M. le D^r Papillon, une lettre dans laquelle notre collègue, faisant allusion à l'intéressant et substantiel travail de M. A. Neymarck paru dans les numéros d'avril-juin de notre Journal, dit qu'il ne comprend pas dans le même sens l'expression de *féodalité financière*. Suivant lui, cette féodalité ne peut pas consister dans l'importance capitaliste des chemins de fer, parce que tous les capitaux (actions, obligations et subventions) se trouvent immobilisés dans des travaux inhérents au sol de France ou dans un matériel d'exploitation. Mais la féodalité financière consiste et réside dans la prépondérance des sociétés de crédit sur le rôle desquelles il ne partage pas l'opinion de son collègue. Il ajoute que M. Neymarck et lui ayant convenu de demander la mise à l'ordre du jour de cette question, il propose, vu les vacances et si la date convient à M. Neymarck, la séance de novembre prochain.

M. Alfred NEYMARCK demande la parole. Il se bornera à faire appel aux souvenirs de ses confrères. Il a répondu point par point aux observations de M. le D^r Papillon et a protesté contre l'opinion qu'il a émise sur le rôle des Sociétés de crédit. Il a cité, entre autres faits, l'importance des escomptes d'effets de commerce et les avantages qui résultaient de l'abaissement du taux de l'intérêt pour les commerçants et les industriels qui utilisaient les services des banques. Il a dit notamment que les Sociétés de crédit, par le groupement de capitaux qu'elles avaient en quel-

que sorte fait sortir de leur inaction improductive, avaient contribué puissamment à fournir les capitaux à meilleur marché au commerce et à l'industrie. Si le compte rendu de notre dernière séance ne mentionne pas les observations qu'il a présentées, c'est que, en réalité, la discussion soulevée entre M. le D^r Papillon et lui était plutôt du domaine économique que du domaine statistique.

M. Alfred Neymarck ajoute qu'il discutera avec le plus grand plaisir avec son honorable confrère, à la date proposée, la question de savoir si la France se ruine, ou si, au contraire, sa richesse ne cesse de s'accroître. Il espère enfin démontrer, comme il l'a déjà fait dans ses précédents ouvrages, avec chiffres à l'appui, les progrès matériels incontestables de notre pays, malgré les entraves de toute nature apportées, développement qui aurait été plus considérable encore avec un régime économique libéral. Il espère aussi que son honorable confrère et ami apportera des chiffres à l'appui de l'opinion contraire qu'il soutient.

M. le SECRÉTAIRE GÉNÉRAL fait la présentation des ouvrages suivants transmis par leurs auteurs : *La monnaie, le crédit et le change*, par M. Arnauné, le distingué directeur de l'administration de la monnaie, deuxième édition. La première édition de cet ouvrage a été couronnée par l'Académie des sciences morales et politiques ; — *Contribution à l'étude de la population et de la dépopulation*, par M. Turquan. Cet ouvrage de notre infatigable collègue a paru dans le *Bulletin de la Société d'anthropologie* de Lyon. — *La Statistique monétaire du marché de New-York*, par M. Norton.

M. le Secrétaire général signale en outre dans les documents officiels parvenus et dont on trouvera plus loin la liste complète, p. 251, *la première revision décennale de la statistique des propriétés bâties*, publiée par le Ministre des finances et précédée d'un rapport de notre distingué collègue, M. Payelle, directeur général des contributions directes. — *Une étude sur les chemins de fer du monde au 31 décembre 1900*, publiée par le Ministre des travaux publics.

MM. Alfred Neymarck et Macquart veulent bien se charger d'analyser, pour le Journal, l'ouvrage de M. Norton et la *Statistique de la propriété bâtie*.

M. Alfred NEYMARCK dépose le compte rendu qu'il a fait de l'ouvrage sur le *Régime fiscal des valeurs mobilières en Europe*, entrepris grâce à l'initiative de M. Caillaux, alors ministre des finances, à la suite de l'enquête dont il a fait recueillir les matériaux par M. Jobit. Dans un tableau synoptique, M. Alfred Neymarck a résumé les divers systèmes d'impôts qui régissent les valeurs mobilières dans les divers pays d'Europe. Cette analyse de l'ouvrage de M. Jobit paraîtra dans un prochain numéro.

Avant de passer à l'ordre du jour, M. le PRÉSIDENT informe la Société que les bons du Mont-de-Piété, dans lesquels il a été fait emploi des fonds du legs Giffard, arrivent à échéance le 26 juin courant. Le Conseil en avait décidé le remploi en obligations de deux chemins de fer algériens, mais aujourd'hui le placement doit en être abandonné, le prix fort élevé de ces obligations en étant la cause.

D'autre part, des formalités fort longues sont réclamées de notre Trésorier pour déposer soit à la Banque de France, soit au Crédit foncier, les titres d'emploi du legs Coste (rentes sur l'Etat).

En cette occurrence et vu l'urgence, M. le Président a cru devoir consulter à ce sujet, avant la séance, les membres du bureau présents qui, après discussion, s'en sont remis à lui pour désigner les valeurs qui doivent faire l'objet du placement du montant du legs Giffard. Ils ont d'autre part indiqué le Comptoir d'escompte pour être le dépositaire des titres d'emploi du legs Coste.

M. le Président soumet en conséquence à l'approbation de la Société les propositions ci-dessus, qui sont approuvées à l'unanimité.

M. Paul MEURIOT a la parole pour sa communication sur le centre de population des capitales européennes, qui sera publiée dans un prochain numéro.

M. CADOUX dit que la théorie de M. Meuriot paraît en contradiction avec la théorie admise pour Paris, d'après laquelle la population a tendance à se concentrer à la périphérie. Quant à Londres, il conviendrait d'abord de s'entendre sur l'étendue

du territoire englobé. Ne faut-il pas considérer toute la surface du *Conseil de Comté de 1899* ? Si la superficie étudiée est trop restreinte, l'étude n'est pas concluante.

M. MEURIOT dit qu'il a limité son étude aux 30 districts actuels composant la *Registration London* dont les limites n'ont pas varié au cours du siècle dernier. Les Anglais divisent le pays de différentes manières suivant le point de vue administratif. Pour pouvoir effectuer les comparaisons sur une longue période de temps, il était nécessaire de prendre un territoire invariable durant toute la période observée.

D'autre part, la loi de déplacement vers l'ouest n'est pas absolue ; exemple Paris et Berlin où des agglomérations très importantes se sont constituées à l'est de la ville.

M. Yves GUYOT observe qu'il y a quatre ou cinq Londres différents ; il ne sait pas ce que représente la *Registration London* dont a parlé M. Meuriot. Mais il y a un autre point : Qu'entend-on par la population du centre de Londres ; est-ce la population permanente ? Dans ce cas elle est infime. Lors des recensements, on évalue le chiffre de la population le jour et le soir. A 10 heures du soir la population de la cité était réduite à 50,000 habitants, en 1891. Si les calculs sont basés sur les chiffres du soir, on opère dans le vide.

Depuis un siècle, il y a eu à Londres un énorme déplacement vers la périphérie ; le centre de population s'est certainement déplacé vers l'ouest et quand on interroge les Anglais sur la cause de cette direction, ils prétendent que c'est pour éviter la fumée chassée vers l'est par les vents dominants.

M. LEVASSEUR n'est pas surpris que la population se soit déplacée vers la périphérie sans que le centre de population ait varié. Un plateau chargé de masses diverses étant placé en équilibre sur une pointe, cette pointe marque le centre des masses. Celles-ci peuvent très bien se déplacer et affluer de toute part vers la périphérie sans que l'équilibre soit rompu et par conséquent le centre déplacé.

Il remarque, qu'à Paris comme à Londres, la population change aussi du jour à la nuit, mais le phénomène est beaucoup moins intense dans la première ville que dans la seconde ; il y a plus de mobilité à Londres. C'est ce qui explique peut-être que le centre de population ait peu varié à Paris.

Si, au lieu d'une ville, on étudie un grand État comme les États-Unis, on constate alors des déplacements considérables. Lors des premiers recensements, le centre de population des États-Unis était aux environs de Baltimore ; il est maintenant dans l'État de l'Ohio.

M. le D^r BERTILLON constate aussi que le centre de Paris se vide le soir comme celui de Londres. A son avis, l'étude de M. Meuriot aurait gagné à être étendue au département de la Seine et au *greatest London*. Quant à l'explication donnée par M. Yves Guyot du déplacement vers l'ouest, elle lui paraît originale mais incertaine. A Paris, en effet, à côté d'un mouvement très accentué vers l'ouest on observe aussi un déplacement considérable vers l'est.

M. le PRÉSIDENT remercie M. Meuriot de sa communication, puis lit une lettre de M. le D^r Lédé qui l'informe que des devoirs de famille l'empêchent d'assister à la présente séance pour laquelle il était inscrit (Effets de la loi Roussel). L'ordre du jour appelle alors la lecture d'une étude de M. Schelle sur les résultats du grand programme de 1879, en ce qui concerne les chemins de fer.

M. SCHELLE demande la remise de cette communication à la séance prochaine, mais désire dire quelques mots sur la statistique des chemins de fer du monde mentionnée plus haut.

Il développe la valeur et la portée de ce travail exécuté sous sa direction et s'exprime dans les termes suivants :

La statistique des chemins de fer du monde que vient de publier le Ministère des travaux publics a été insérée au *Journal officiel* du 25 mai dernier.

Ce n'est pas la première statistique de ce genre qui ait été dressée. Le même ministère en avait établi une au 31 décembre 1857, une autre au 31 décembre 1860 avec supplément pour 1861 ; mais ces deux documents avaient été simplement autographiés.

Dix ans plus tard, en 1872, M. Sturmer en a publié une à Bomberg, dans son histoire des chemins de fer ; une quatrième a été dressée à l'occasion du centenaire de Stephenson et insérée en 1881 dans le *the Railway News*. Elle a été reproduite dans les *Archiv für Eisenbahnwesen*, malgré son imperfection.

Depuis, les *Archiv* en ont publié une chaque année. Le *Manuel Poor* de New-York et le *Recueil statistique* du ministère russe (celui-ci depuis 1897) contiennent également des statistiques de ce genre. Enfin, en France, il a été inséré une statistique des chemins de fer du monde dans le *Rapport* général de M. Picard sur l'*Exposition universelle de 1889* (p. 286).

Toutes ces statistiques sont d'inégale valeur et quelques-unes sont défectueuses. Celle des *Archiv* est de beaucoup la meilleure. Mais la statistique que vient de publier le ministère des travaux publics et qui a été dressée par M. Hertel, avec le concours de M. D. Bellet, deux de nos collègues, est certainement plus exacte encore. Elle donne les longueurs des chemins de fer dans les divers États du monde de dix en dix ans depuis 1830, c'est-à-dire depuis l'origine des chemins de fer jusqu'en 1900.

Les longueurs en 1900 sont rapprochées de la population et de la superficie de chaque État. Les sources où les auteurs ont puisé sont indiquées. Pour la superficie et la population, il a fallu nécessairement se contenter, dans un certain nombre de cas, d'évaluations plus ou moins approchées.

A la fin de 1830, il n'y avait de chemins de fer qu'en Angleterre, en France et aux États-Unis, et quels chemins de fer ! Ils ne ressemblaient guère à ceux d'aujourd'hui.

En 1860, on en rencontrait dans toute l'Europe, sauf en Grèce et en Serbie. Il y avait un grand réseau au Canada, il y avait des lignes dans les Antilles, dans l'Amérique du Sud, en Égypte, dans l'Inde, dans la Turquie d'Asie, en Australie.

A la fin du siècle, on comptait :

284 000 kilom. en Europe,
403 000 en Amérique (dont 311 000 aux États-Unis),
18 000 en Afrique,
61 000 en Asie,
25 000 en Océanie en 1900.

C'est, pour le monde entier, un total de 791 000 kilom. contre 7 700 en 1840, 108 000 en 1860, 371 000 en 1880.

Les *Archiv für Eisenbahnen* fournissent, en dehors des renseignements sur les longueurs, des indications sur les dépenses d'établissement des réseaux des principaux États. Ces indications, bien qu'incomplètes, sont précieuses.

Il en résulte qu'en Europe, pour 261 000 kilom., dont on connaît la dépense, le prix kilométrique moyen ressort à 292 000 marks ou 365 000 fr. et que la dépense totale avait atteint, à la fin de 1900, 76 milliards de marks ou 95 milliards de francs.

Pour les pays hors d'Europe, au sujet desquels des renseignements ont pu être recueillis, la dépense kilométrique ressort, pour 424 000 kilom. à 144 000 marks ou 180 000 fr. et la dépense totale à 61 milliards de marks ou 76 milliards de francs.

Les pays dont les réseaux ne sont pas compris dans ces chiffres sont des pays pauvres, à faible commerce, où les voies ferrées ont été construites dans des conditions économiques. On sera donc au-dessus de la vérité si on leur applique les moyennes kilométriques ci-dessus ; néanmoins, comme on n'a pas d'autres indications, on peut calculer ainsi et l'on trouverait alors :

| | |
|---|----------------|
| Pour l'Europe, 284 000 kilom. à 365 000 fr. | 104 milliards. |
| Hors d'Europe, 507 000 kilom. à 180 000 fr. | 91 — |
| Soit un total de. | 195 milliards. |

Total probablement trop fort, mais qui donne une idée de l'importance des sacrifices faits, depuis l'origine des chemins de fer, pour créer les voies de communication.

Il serait intéressant aussi de pouvoir suivre le mouvement des capitaux depuis cette origine. Mais on commettrait, en appliquant les moyennes de 365,000 fr. et 180,000 fr., des erreurs par excès encore plus fortes que dans le calcul précédent. La dépense d'un chemin de fer ne se fait pas en une fois ; après qu'il a été construit, il faut, presque chaque année, dépenser un nouveau capital pour le compléter, l'améliorer, augmenter et perfectionner son matériel, multiplier les aménagements de ses gares. Les dépenses totales, dans les pays riches surtout, ont augmenté dans une proportion beaucoup plus grande que les longueurs mises en exploitation.

Cependant, faute de données et à titre de simple indication, on peut faire le calcul ci-après :

| | |
|--|----------------|
| En 1840, on comptait 3 000 kilom. en Europe, | |
| — — — 4 700 — hors d'Europe; | |
| A 365 000 fr. et 180 000 fr. par kilomètre, c'est en totalité 1 095 000 000 d'un | |
| côté et 650 millions de l'autre, ensemble | 1 700 000 000 |
| En 1860, on comptait 52 000 kilom. en Europe, | |
| — — — 56 000 — hors d'Europe; | |
| Qui auraient coûté respectivement 18 et 10 milliards, soit | 28 milliards. |
| En 1880, il y avait 168 000 kilom. en Europe, | |
| — — — 203 000 — hors d'Europe, | |
| Dont la dépense aurait été de 61 milliards et de 37 milliards, soit | 98 milliards. |
| En 1900, nous avons trouvé déjà | 195 milliards. |

Si l'on réduisait ces chiffres, et que l'on ne comptât :

| | |
|------------------------|--------------------|
| En 1840, que | 1 milliard 1/2 |
| En 1860, que | 25 milliards |
| En 1880, que | 75 ou 80 milliards |
| En 1900, que | 175 milliards. |

on serait probablement plus près de la vérité.

Quoi qu'il en soit, on voit par ces chiffres approximatifs quelle a été l'importance de l'effort fait dans le monde pour créer les voies ferrées, et aussi de l'effort fait par les États-Unis, par la France et par l'Angleterre qui, de toutes les nations, sont celles qui ont fourni la plus forte part des capitaux nécessaires.

M. LEVASSEUR critique la division des parties du monde adoptée par les Allemands qui rattachent à l'Asie un certain nombre d'îles importantes. L'Asie est suffisamment vaste à elle seule et il vaut mieux grouper à part l'ensemble des îles des mers océaniques.

M. NEYMARCK fait observer que les chiffres fournis par M. Schelle sont certainement très voisins de la réalité. En 1900, au Congrès des chemins de fer, M. Picard évaluait à 190 milliards les capitaux engagés dans les entreprises de chemins de fer. Au Congrès des valeurs mobilières, M. Neymarck a présenté des chiffres qu'il avait demandés aux administrations des principaux États. Le total auquel il est arrivé est également de 195 milliards.

Sur 500 milliards de valeurs mobilières circulant dans le monde, les chemins de fer en représentent donc les deux cinquièmes. Entre parenthèses, si la France a pu construire depuis trente ans 25 000 kilomètres de chemins de fer et fournir les fonds nécessaires à la construction d'une partie importante des chemins de fer russes, italiens, suisses, etc., c'est un signe certain qu'elle est loin d'être en voie d'appauvrissement.

M. Lucien MARCH demande la parole pour présenter à la Société quelques résultats du recensement des industries et métiers effectué par l'Office du travail de Belgique en 1896 et dont la publication vient d'être terminée. Il compare quelques-uns de ces résultats à ceux des recensements allemand et français effectués à peu près à la même époque.

L'enquête belge a été beaucoup plus étendue que les deux autres, surtout que le

recensement français C'est un travail considérable — conçu avec beaucoup de méthode, exécuté avec une grande rigueur et publié avec de minutieux détails — qui a eu pour principal collaborateur M. Émile Waxweiler, membre de l'Institut international de statistique. Le compte rendu de M. March commence à paraître dans le présent numéro.

M le PRÉSIDENT remercie M. March de sa communication et arrête ainsi l'ordre du jour de la prochaine séance :

1° Résultats du grand programme de 1879 en ce qui concerne les chemins de fer, par M. Schelle;

2° L'industrie des sucres — primes et cartels, — par M. Yves Guyot;

3° La question des trusts : trust de l'Océan — par M. Cadoux.

La séance est levée à 10 heures et demie.

Le Secrétaire général,
E. FLECHEY.

Le Président,
E. MERCET.
