

JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

JSFS

Vie de la Société

Journal de la société statistique de Paris, tome 53 (1912), p. 255-260

http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1912__53__255_0

© Société de statistique de Paris, 1912, 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/>

VI

BIBLIOGRAPHIE

Statistique des chemins de fer français au 31 décembre 1909

Comme chaque année, cette publication nous apporte des renseignements les plus intéressants sur l'état de nos réseaux et a tous les points de vue, étendue des lignes, exploitation, personnel, etc.

I. — Au début de 1910, le développement général des voies ferrées françaises était de 48.826 kilomètres; en outre, on comptait 6.542 kilomètres en construction ou à construire. Quarante ans auparavant, en 1870, le total était de 17.930 kilomètres. Nous avons donc construit depuis cette époque 31.000 kilomètres, dont 10.700 appartiennent à la seule période 1881-1890, où la construction a été activée par les conventions de 1883. Nos voies ferrées forment la septième partie du réseau européen et la vingt-deuxième du réseau mondial. Sous le rapport de l'étendue absolue, nos chemins de fer viennent après ceux de l'Allemagne (60.100 kilomètres) et de la Russie (59.500). Mais relativement à la superficie, avec nos 9 kilomètres de rails par 100 kilomètres carrés, nous venons après la Belgique (28 kilomètres), l'Angleterre (12 kilomètres), l'Allemagne et la Suisse (chacune 11 kilomètres) et la Hollande (10 kilomètres). Sur l'ensemble de nos lignes, le Lyon possède 10.125 kilomètres; l'Orléans, 8.140; l'Est, 4.900; le Midi, 4.700; le Nord, 3.860. Le réseau de l'État comprend 9.300 kilomètres, dont 6.220 pour l'Ouest racheté. Le reste appartient à différentes compagnies privées. La moyenne kilométrique (9 kilomètres par 100 kilomètres carrés) est sensiblement dépassée par dix départements: les Ardennes, l'Aisne, la Somme, l'Oise, le Pas-de-Calais, Seine-et-Oise, Bouches-du-Rhône, Rhône, Nord et Seme. Le taux minimum se trouve dans les dix départements suivants: Pyrénées-Orientales, Hautes-Pyrénées, Gers, Doubs, Lozère, Aveyron, Ariège, Corse, Hautes-Alpes et Basses-Alpes, départements qui tous font partie de régions montagneuses.

Sur l'ensemble de nos lignes d'intérêt général (40.230 kilomètres), il y a 17.450 kilomètres à double voie, soit 43,6 %. C'est là une proportion très élevée, elle n'est surpassée, parmi les grands États européens, que par l'Angleterre (55,7 %); elle est supérieure à celle de l'Allemagne (38 %), de la Russie (22,2 %) et de beaucoup à celle de l'Italie et de l'Autriche-Hongrie (chacune 11 %). Mais la proportion des lignes à double voie varie beaucoup suivant nos réseaux. C'est l'État (ancien réseau) qui en possède le moins (28 %); l'Ouest-État et le Midi en ont également 30 %; la proportion est un peu plus élevée sur l'Orléans (32 %). Le maximum est donné par le Lyon (50 %), le Nord (57 %), surtout par l'Est (79,5 %). On reconnaît là l'influence des lignes stratégiques, et il est bon de noter que, sur le réseau d'Alsace-Lorraine (y compris le Luxembourg), la proportion des lignes à double voie est de 56 %, tandis que dans l'ensemble de l'Allemagne elle n'est que de 38 %.

D'après les conventions de 1883, les compagnies ont construit 12.100 kilomètres de chemins de fer; cela représente 31,30 % des réseaux d'intérêt général. L'Orléans est au premier rang sous ce rapport avec une proportion de 48,8 %; l'ancien Ouest vient ensuite avec 46 %, puis l'Est avec 34,8, le Midi et le Lyon avec 23,10 et 20,60 % de leurs réseaux respectifs.

II. — La moyenne générale des recettes par kilomètre exploité est de 45.259 francs pour l'ensemble des grands réseaux; les dépenses sont de 26.563; le produit net reste à 18.696. Sur tous les réseaux sauf l'Ouest-État, les recettes de la petite vitesse dépassent celles de la grande. Le coefficient d'exploitation, c'est-à-dire le rapport pour cent de la dépense à la recette est de 58,7 pour l'ensemble: il atteint 74 % sur le réseau de l'État

(ancien et nouveau réseau); il est de 59,2 pour l'Est (en y comprenant les lignes rattachées); de 58,7 pour le Nord; de 55,5 pour le Midi; de 53,7 pour l'Orléans et de 53,2 pour le Lyon. Si l'on compare la situation présente avec le passé, on constate que le produit net a baissé sensiblement, tandis que le coefficient d'exploitation augmentait. Le produit net actuel par kilomètre (48.253 francs) est le même qu'il y a dix ans; il est sans doute supérieur à celui de 1889 (17.032 francs), mais très inférieur à ceux de 1879, 1869 et 1859 : 20.362, 23.374 et 25.026 francs.

Le total des voyageurs transportés (voyageurs à toute distance) a plus que doublé depuis 1890; il s'élève de 241 à 492 millions, et la recette totale de 349 à 577 millions de francs. Dans le même laps de temps, le transport des marchandises passe de 92 à 165 millions de tonnes (à toute distance) et la recette en provenant est de 908 millions au lieu de 641 millions en 1890.

Le nombre total des voitures était de 367.600, dont 319.470 wagons de marchandises, 19.094 fourgons et 29 040 voitures à voyageurs; parmi celles-ci il y avait 5.141 voitures de première classe, 6.534 de seconde et 14.525 de troisième, et 2.840 voitures mixtes. La moyenne par kilomètre exploité des wagons de toute espèce est de 9,47. Cette moyenne est de 22,38 pour le Nord, de 10,83 pour le Lyon, de 10,25 pour l'Est, de 8,18 pour le Midi, de 6,72 pour l'Ouest-État, de 6,07 pour l'Orléans et de 5,96 pour l'État (ancien réseau). Parmi les voitures de première classe, on distingue des voitures de luxe et des voitures de première avec compartiments de luxe; leur nombre total, pour les grands réseaux, est de 595 dont près de la moitié pour le seul réseau de Lyon (283). La proportion des voitures de première classe au total des voitures de voyageurs est, pour l'ensemble des réseaux, de 13,30 %; elle est de 24 pour le Nord; de 21 pour l'Ouest (réseau racheté); de 16 pour le Lyon et l'Orléans; de 14 pour l'Est et le Midi et de 12 pour l'État (ancien réseau). Le nombre total des machines en service est de 11.807, dont 3.300 pour le Lyon, 2.468 pour l'État (ancien réseau : 637; nouveau réseau : 1.831), 1.825 pour l'Orléans, 1.615 pour l'Est, 1601 pour le Nord et 945 pour le Midi. La proportion par 100 kilomètres de lignes est de 43 pour le Nord, 34 pour le Lyon, 33 pour l'Est, 31 pour l'Ouest-État, 25 pour le Midi, 24 pour l'Orléans et 21 pour l'État (ancien réseau). Le parcours moyen annuel d'une machine est de 38.989^{km} : le Nord et l'Est dépassent cette moyenne avec 50.249^{km} et 42.012^{km} respectivement. Viennent ensuite l'Orléans avec 38.267^{km}, l'État avec 36.282^{km} (ancien réseau : 33.437^{km}; nouveau réseau : 37.272^{km}), le Midi avec 35.819^{km} et le Lyon avec 35.214^{km}. La consommation moyenne est, en combustible, de 14^{kg} 3 par kilomètre dans l'ensemble des réseaux : l'Orléans est au premier rang avec 15^{kg} 8; puis le Nord, 15^{kg} 1; l'Est, 14^{kg} 2; le Midi, 13^{kg} 9; le Lyon, 13^{kg} 7 et l'État, 13^{kg} 5.

Sur le total des voyageurs à toute distance, soit 485.530.000, la première classe en a transporté 20.156.000; la seconde, 105.602.000 et la troisième 359.772.000, soit une proportion de 4,15, 21,80 et 74,05. La répartition des voyageurs suivant la classe et par réseau s'établit de la façon suivante :

Réseaux	Pour 100 voyageurs du total, combien en		
	1 ^{re} classe	2 ^e classe	3 ^e classe
État (ancien réseau)	1,05	6,23	92,72
— (Ouest racheté)	8,10	40,60	51,30
— (Moyenne générale)	7,24	36,00	56,76
Nord	2,90	10,00	87,10
Est (avec lignes rattachées)	3,20	17,70	79,10
Orléans	2,50	8,60	88,90
Lyon	3,95	9,20	86,85
Midi	2,70	7,78	89,52
Moyenne d'ensemble	4,15	21,80	74,05
Moyenne (sans l'Ouest-État)	3,00	16,25	80,75

Si nous donnons à part la moyenne, abstraction faite de l'Ouest-État, c'est en raison de la très forte proportion des premières et secondes classes sur les trains de banlieue, qui fausse la comparaison avec les autres réseaux. Sur l'Est également, l'absence des troisièmes sur la ligne de Vincennes, par exemple, exagère la forte proportion des secondes.

Par catégorie, on compte 16,60 % des voyageurs à prix complet, 4,31 % de billets militaires et 79,09 % de voyageurs à tarifs réduits (aller et retour, enfants, etc.). Pour

100 billets du total, les billets à prix complets sont 14,82 % en première, 20,80 % en seconde et 15,50 % en troisième.

Parmi les billets à prix réduits, soit 388.014.000, on distingue 214.978.000 aller et retour. Sur ce total, la proportion de la première classe est de 2,50 %; celle de la seconde, 22,15 % et celle de la troisième, 75,35 %. Les deux premières classes ont une proportion plus forte sur l'Ouest-État, toujours à cause des lignes de banlieue. Pour les trains de plaisir, il n'a été distribué que 2.954.000 billets, chiffre assez faible, mais qui s'explique par la longue durée qu'ont aujourd'hui les aller et retour.

Si l'on considère le nombre des voyageurs à 1 kilomètre, le P.-L.-M. l'emporte avec 4.400 millions; viennent ensuite : l'État avec 3.382 millions (dont 2.725 pour le réseau racheté), le Nord avec 2.605 millions, l'Orléans, l'Est et le Midi avec 2.572, 2.220 et 1.198 millions respectivement.

Dans ces conditions, la première classe compte 8,20 % de voyageurs; la seconde, 20,60 et la troisième, 71,20 %.

Le parcours moyen effectué par un voyageur est en raison directe de la classe : il est de 93^{km} 9 en première; de 39^{km} 5 en seconde et de 32^{km} 5 en troisième. Le maximum du parcours moyen en première classe appartient à l'Orléans : 139^{km} 4; en seconde il est détenu par le Lyon avec 93^{km} 7 et en troisième par le Midi avec 44^{km} 9; ce qui s'explique par le fait que le Midi attelle des troisièmes à tous ses rapides — au moins sur la ligne Bordeaux-Cette.

Pour les marchandises, le nombre de tonnes à 1 kilomètre est de 21.531 millions de tonnes. Le Lyon vient au premier rang avec 6.388 millions; puis, le Nord avec 4.252; l'Est avec 3.577; l'Orléans avec 3.000 millions; l'État avec 2.180 et le Midi avec 1.587 millions. Sur le total des 21.531 millions de tonnes, près d'un quart, 5.016 appartiennent aux combustibles (houille, coke, etc.).

Le total des colis postaux est de 67.250.000, il était de 51.226.000 en 1899. A elle seule, la compagnie de Lyon en compte le tiers (22.165.000). Après, vient l'Orléans : 10.936.000; puis le Nord avec 9.270.000; l'Est avec 9.108.000; l'Ouest-État avec 8.832 000; le Midi et l'État avec 3.993.000 et 2.207.000.

III. — Le personnel de nos grands réseaux comprend 448.000 unités : 2.935 pour l'administration centrale, 144.200 pour le mouvement, 93.860 pour la traction, 85.420 pour la voie et les bâtiments, auxquels s'ajoutent 94.100 auxiliaires et ouvriers et 29.800 femmes employées. Sur ce total, le Lyon compte 141.000 personnes, le Nord, l'Orléans, l'Ouest-État, 72.000 chacun; l'Est, 63.000; le Midi, 35.000 et l'État (ancien réseau) 18.500. Par kilomètre exploité, le nombre moyen de personnes était de 19 sur le Nord, de 12 sur le Lyon, l'Ouest-État et l'Est, de 9 sur le Midi et l'Orléans, de 6,2 sur l'État (ancien réseau). Le total des sommes servies comme retraites ou compléments de retraites est de 78.200.000 francs. Le montant, en 1910, des capitaux réservés pour le service des pensions était de 742 millions : 251 millions pour le Lyon, 119 pour le Nord et l'Ouest (racheté) chacun; 108 pour l'Est, 98 pour le Midi et 47 pour l'État (ancien réseau). L'Orléans prélève chaque année sur les bénéfices les sommes nécessaires au service des retraites. Le total des secours distribués était de 10 millions et demi. Mais ces renseignements ne donnent qu'une faible idée des sacrifices que les compagnies s'imposent pour leur personnel (1).

P. M.

*
**

***La France et son Parlement (1871-1912)*, par M. E. LE CHARTIER (2)**

Notre collègue M. Le Chartier vient de publier le résultat d'un travail considérable, qui fera bénéficier d'une grande économie de temps tous ceux dont l'attention est appelée sur un point quelconque de l'œuvre parlementaire, depuis 1871.

(1) Les travaux de notre savant confrère, M. Alfred Neymarek, nous autorisent, croyons-nous, à laisser de côté l'analyse de la question financière.

(2) Aux bureaux de l'*Avenir économique* 12, avenue Montespan, 1 vol. gr. in-8 de 1300 pages, 12 fr. 50.

La statistique proprement dite tient une certaine place dans le volume, puisque plusieurs tableaux présentent le mouvement des principaux faits démographiques, sociaux, économiques en France, depuis 1871. Indépendamment de ce rappel intéressant, le statisticien, désireux d'apprécier à leur véritable valeur les changements survenus dans les données numériques dont il s'occupe, a besoin de connaître les mesures législatives susceptibles de modifier la valeur de ces données; il ne lui est même point indifférent non plus de savoir quels sont les projets, quels sont les documents parlementaires relatifs aux questions qu'il étudie.

La France et son Parlement est le résumé de plus de cinquante volumes ou publications, que l'on peut difficilement se procurer, puisque la plupart ne sont pas dans le commerce, et ont été édités exclusivement pour les sénateurs ou pour les députés, ou bien sont épuisés depuis longtemps.

On y trouve tout ce qui a été dit, fait ou imprimé sur un sujet quelconque à la Chambre, au Sénat, dans les commissions parlementaires. C'est à la fois un répertoire pour les hommes politiques et les journalistes, un livre de documentation pour les étudiants et pour les écrivains, un annuaire bourré de renseignements utiles aux banquiers, négociants, industriels qui veulent se tenir au courant des sujets économiques abordés au Parlement, aux électeurs enfin qui désirent se rappeler ce qu'a dit, fait ou voté tel représentant.

Une double table des matières et un numérotage commode des lignes permettent de trouver avec une extrême rapidité ce qui se rapporte à un sujet ou à un auteur quelconque.

En un mot, l'ouvrage constitue un instrument de travail et de jugement indispensable à ceux qui veulent connaître impartialement les faits de la vie parlementaire depuis le début de la troisième République.

L. M.

*
* *

Calcul des probabilités, par LOUIS BACHELIER (1)

L'auteur a pris pour point de départ de son exposé l'étude des valeurs moyennes, soit absolues, soit relatives, signalant le mode de calcul et les propriétés d'addition des moyennes de carrés, qui peuvent servir de base à la théorie de la statistique comme à celle des probabilités.

Après quelques chapitres consacrés à la théorie classique des probabilités discontinues et à ses applications aux jeux de hasard, notamment au problème célèbre de la ruine des joueurs, que l'auteur traite en faisant simplement appel aux notions de symétrie, la partie la plus importante de l'ouvrage est consacrée à la théorie des probabilités continues, fondée sur la multiplicité indéfiniment croissante des épreuves. Il ne s'agit point ici des probabilités géométriques, mais des probabilités qui *varient* d'une manière continue et que l'on peut considérer dans un temps infiniment petit. Les constantes dont elles dépendent peuvent alors être classées suivant qu'elles demeurent invariables ou bien qu'elles changent avec le temps, suivant qu'elles dépendent uniquement de l'état actuel ou bien qu'elles subissent aussi l'influence des états antérieurs, etc.

Malgré la méfiance excessive de Joseph Bertrand pour ce genre de problèmes, M. Bachelier a consacré un chapitre intéressant aux cas où les effets soumis au calcul, au lieu d'être indépendants, comme l'implique la notion de hasard, dépendent d'influences qui se modifient à chaque instant. Il en est ainsi, par exemple, lorsqu'un fait est lié à un ensemble de faits antérieurs ou bien, suivant une expression employée aujourd'hui avec une acception très générale, lorsqu'il y a lieu de tenir compte de l'*hérédité*.

D'autres parties renferment des applications fort importantes des théories précédentes, les unes à la physique, d'autres à la spéculation que l'auteur considère, sinon comme gouvernée par le hasard, du moins comme exprimée par la loi qui représente le mieux la distribution des phénomènes purement fortuits.

L'ouvrage se termine par l'examen des problèmes dans lesquels les probabilités se

(1) Paris, Gauthier-Villars, 1 vol. in-4 de 516 pages, 1912.

déduisent des événements observés en supposant l'identité des épreuves, et par la discussion de la probabilité des causes. L'auteur insiste sur l'importance des hypothèses initiales, mais il remarque avec raison que cette importance décroît très vite quand grossit la masse des observations. C'est ce qui donne une valeur au traitement statistique des observations suffisamment nombreuses.

Il ne sert guère de calculer des coefficients *variables sous certaines hypothèses*, si ces hypothèses sont très éloignées de la réalité, sans qu'on puisse d'ailleurs se rendre bien compte à quel degré elles s'en écartent. Il faut pouvoir tabler sur des nombres assez grands de cas observés quand on veut atténuer suffisamment l'influence du choix des hypothèses initiales, et obtenir des résultats à peu près indépendants de ce choix.

Dans sa préface, M. Bachelier insiste sur sa volonté bien arrêtée de n'employer que des méthodes élémentaires. Il est difficile pourtant d'affirmer que l'ouvrage soit d'une lecture très facile. Ce n'est pas tant l'appareil mathématique ou l'intelligibilité des formules qui font la difficulté des traités de probabilités, c'est l'attention soutenue qu'exige l'analyse des cas complexes dont on mesure les chances.

Pour ce qui intéresse la statistique, on peut poser qu'en principe la théorie de cette science n'a point nécessairement à invoquer le calcul des probabilités. Celui-ci est fondé sur des conditions, soit connues *a priori*, soit impliquant une suffisante continuité, difficilement assimilables aux conditions fondamentales des faits d'observation dont traite la statistique. Mais le calcul des probabilités et les applications aux jeux de hasard constituent, par la difficulté même des raisonnements et par l'attention qu'ils exigent, une excellente gymnastique de l'esprit. Le livre de M. Bachelier fournit, à cet égard, par la variété des problèmes et des applications un matériel excellent.

La division des matières, les méthodes appliquées aux problèmes qui ont occupé les plus grands mathématiciens, les propositions nouvelles que renferme l'ouvrage, intéresseront tous ceux qui suivent le déroulement des applications de la théorie des probabilités, à mesure que l'on cherche à pénétrer le mécanisme des actions naturelles complexes dont nous percevons seulement les effets moyens.

L. M.

VIII

AVIS DE MISE EN VENTE DES OUVRAGES PUBLIÉS PAR LA SOCIÉTÉ DE STATISTIQUE A L'OCCASION DE SON CINQUANTENAIRE

Nous rappelons que la Société a publié, à l'occasion de son Cinquantenaire et de la réunion de la XII^e session de l'Institut international de Statistique, un ouvrage intitulé :

LA SOCIÉTÉ DE STATISTIQUE — NOTES SUR PARIS

Cet ouvrage, dont il a été rendu compte dans le Journal de la Société (numéro d'août, page 281), a été adressé par la poste le 2 août à tous les membres de la Société.

*Il est mis en vente, au prix de 5 francs, à la LIBRAIRIE BERGER-LEVRULT
5-7, rue des Beaux-Arts, à Paris.*

*
* *

Le numéro exceptionnel du Journal (août 1909), consacré presque entièrement au compte rendu du Cinquantenaire de la Société et composé de 156 pages, est également mis en vente à la même librairie, au prix de 3 francs l'exemplaire.

IX

LISTE DES DOCUMENTS PRÉSENTÉS DANS LA SÉANCE DU 17 AVRIL 1912

ORIGINE ET NATURE des DOCUMENTS	INDICES de CLASSEMENT dans la Bibliothèque	ORIGINE ET NATURE des DOCUMENTS	INDICES de CLASSEMENT dans la Bibliothèque	
<p align="center">DOCUMENTS OFFICIELS</p> <p align="center">Allemagne Ville de Hanovre <i>Bureau statistique de la ville.</i> — Rapports mensuels statistiques de la ville de Hanovre pour l'année 1911.</p> <p align="center">Bolivie <i>Direction générale de statistique et d'études géographiques.</i> — Monographie de l'industrie de la gomme élastique en Bolivie, 1912.</p> <p align="center">Canada MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE. — <i>Bureau des recensements et statistiques.</i> — (Ottawa). — Statistiques mensuelles, vol. I et II, 1908-1909.</p> <p align="center">Finlande <i>Bureau central de statistique.</i> — Statist. des chemins de fer de l'État de Finlande pour l'année 1910.</p> <p align="center">France MINISTÈRE DES FINANCES. — <i>Direction générale des Contributions directes.</i> Renseignements statistiques relatifs aux contributions directes et aux taxes assimilées, 1912.</p> <p>MINISTÈRE DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE ET DES BEAUX-ARTS. — <i>Comité des travaux historiques et scientifiques.</i> — Congrès des sociétés savantes (section d'histoire et de philologie), 10^e Congrès, Sorbonne, 1912.</p> <p>MINISTÈRE DE LA JUSTICE. — <i>Direction des affaires criminelles et des grâces.</i> — <i>Bureau de la statistique.</i> — Compte général de l'administration de la Justice criminelle pendant l'année 1909.</p> <p>— <i>Direction des affaires civiles et du scean.</i> — Compte général de l'administration de la Justice civile et commerciale pendant l'année 1908.</p> <p align="center">Grande-Bretagne MINISTÈRE DU COMMERCE. — <i>Département du travail.</i> — Rapport sur les « Trade Union » de 1908 à 1910.</p> <p align="center">ÉCOSSE</p> <p><i>Office du recensement.</i> — Rapport préliminaire sur le douzième recensement de l'Écosse, 1911.</p> <p align="center">Italie MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, DE L'INDUS-</p>		<p align="center">Ahy¹¹ II</p> <p align="center">Bo¹² 12</p> <p align="center">Ca^{a1} 08-09</p> <p align="center">Fia²⁰ 10</p> <p align="center">Frc⁸ 12</p> <p align="center">Fgau^{2d} 12</p> <p align="center">Fiaa¹ 09</p> <p align="center">Fib¹ 08</p> <p align="center">GBAa¹ 08-10</p> <p align="center">GBe¹¹ II</p>	<p>TRIE ET DU COMMERCE. — <i>Direction générale de la statistique.</i> — Statistique des causes de décès, 1909.</p> <p align="center">Ville de Florence</p> <p><i>Office de statistique.</i> — La mortalité par la tuberculose à Florence pendant la période 1907-1911.</p> <p align="center">Mexique SECRETARIAT D'ÉTAT, DE LA DÉFENSE DU CRÉDIT PUBLIC ET DU COMMERCE. — <i>Section de statistique.</i> — Résumés des importations et exportations, décembre 1911.</p> <p align="center">Norvège <i>Bureau central de statistique.</i> — Recensement de l'agriculture au 30 septembre 1907 (III), aperçu général.</p> <p align="center">Suède MINISTÈRE DES FINANCES — V) Fabrication et vente de l'eau-de-vie et fabrication du sucre de betterave. Statistique pour 1910-1911.</p> <p>— <i>Direction de la Caisse d'épargne postale.</i> — Statistique de la Caisse d'épargne pour l'année 1910.</p> <p>— <i>Banque de Suède.</i> Situations. — Rapports pour l'année 1911.</p> <p align="center">INTERNATIONAL INSTITUT INTERNATIONAL DE STATISTIQUE. — La statistique internationale des valeurs mobilières, par M. Alfred Neymarck, neuvième rapport, 1911.</p> <p align="center">DOCUMENTS PRIVÉS BACHELIER (Louis). — Calcul des probabilités (tome I), Paris, 1912.</p> <p>FONTGALLAND (A. DE). — Le développement économique de la France : L'agriculture (Voir Musée social, ^m 332), Paris, 1912.</p> <p>MUSÉE SOCIAL. — Le développement économique de la France : l'agriculture, par M. A. de Fontgalland (Paris, 1912).</p> <p>ROESLE (D. E.). — Catalogue spécial du groupe statistique de la section scientifique de l'exposition internationale d'hygiène de Dresde, 1911.</p> <p align="center">PUBLICATIONS PÉRIODIQUES NON OFFICIELLES Voir la liste des autres « Publications périodiques non officielles », p. 57 à 60, numéro de janvier 1912.</p>	<p align="center">Iba² 09</p> <p align="center">Ifla⁵ 07-II</p> <p align="center">Ma⁷ II</p> <p align="center">Na^{a33} 07 c</p> <p align="center">Sci 10-II</p> <p align="center">Sclb 10</p> <p align="center">Sclf 11</p> <p align="center">Inte^{d10} II</p> <p align="center">πb 232 a</p> <p align="center">πb 100</p> <p align="center">πm 332</p> <p align="center">πr 140</p>

Le Gérant : R. STEINHEIL