

# JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

VACHER

**Statistique des omnibus à Paris, à Londres et à Berlin, d'après le mémoire de M. Lavollée et l'annuaire municipal de la ville de Berlin**

*Journal de la société statistique de Paris*, tome 10 (1869), p. 257-260

[http://www.numdam.org/item?id=JSFS\\_1869\\_\\_10\\_\\_257\\_0](http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1869__10__257_0)

© Société de statistique de Paris, 1869, 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/>

## II.

### *Statistique des omnibus à Paris, à Londres et à Berlin, d'après le Mémoire de M. Lavollée<sup>1</sup> et l'Annuaire municipal de la ville de Berlin<sup>2</sup>,*

C'est de 1828 que date l'établissement des omnibus à Paris; déjà cependant au dix-septième siècle, Pascal avait eu l'idée de ce mode de transport, en proposant ses *carrosses à cinq sols*. L'idée reçut même un commencement de réalisation; car il existe une ordonnance du 7 février 1662 qui autorisait une société de gentils-hommes, formant une véritable compagnie concessionnaire, à établir un certain nombre de carrosses «*partant à heure réglée pour aller continuellement d'un quartier à un autre*». Paris eut ainsi, pendant quelques années, un service régulier de carrosses à prix réduits, comprenant 21 voitures, réparties sur trois lignes. Mais outre que ces carrosses étaient en petit nombre, et qu'ils ne devaient contenir chacun que six voyageurs, l'usage en était réservé aux bourgeois de Paris, et le menu peuple en était exclu par ordonnance; on voit combien il y avait loin de ce système de transport au système si véritablement populaire des *omnibus*. Quoi qu'il en soit, l'entreprise de carrosses à cinq sols ne fit pas fortune; elle disparut après une existence de quelques années; et elle était depuis longtemps oubliée, lorsque, en 1828, M. Baudry obtint de M. Debelleye, préfet de police, l'autorisation d'établir des omnibus dans la capitale. Cette création a servi de modèle à toutes les entreprises du même genre qui se sont fondées dans la plupart des grandes villes de France et de l'Europe.

Le régime légal de l'industrie des omnibus n'est pas le même dans les trois villes qui font l'objet de cette statistique. Tandis que, à Londres et à Berlin, c'est le régime de la concurrence qui prévaut, à Paris c'est celui de la concession; à Londres comme à Berlin, un entrepreneur peut établir un service d'omnibus en déclarant les voitures qu'il se propose de faire circuler et l'itinéraire qu'il compte leur faire suivre; il doit, en outre, satisfaire à certains règlements de police intéressant l'ordre et la sécurité. Mais il y a entre Londres et Berlin cette différence que, dans cette dernière ville, à la suite de transactions survenues en 1864 entre les entre-

1. *Les Omnibus à Londres et à Paris*. Paris, 1868.

2. *Gemeinde-Kalender und städtisches Jahrbuch*. Années 1867 et 1868.

prises particulières, l'industrie des omnibus se trouve aujourd'hui tout entière entre les mains d'une société en commandite par actions, tandis que, à Londres, elle est exploitée par plusieurs entreprises rivales, dont la plus importante, la Compagnie des omnibus de Londres, fondée en 1855, possède un matériel de roulement de 600 voitures, soit les deux tiers des omnibus qui circulent dans cette capitale. Mais l'industrie est libre dans les deux villes. A Paris, le régime légal des omnibus est celui de la concession; et, comme le fait très-bien observer M. Lavollée, c'est la concession, mais non le monopole; car, aux termes de son cahier des charges, la Compagnie des omnibus est tenue de remplir un certain nombre de conditions qui sont la négation du monopole.

*Voitures. Lignes. Parcours.* — Nous réunissons dans le tableau ci-dessous les chiffres relatifs au nombre des omnibus et des lignes, et au parcours des omnibus:

	Paris.	Londres.	Berlin.
Nombre d'omnibus . . . . .	656	602	215
Nombre de lignes . . . . .	49	68	29
Kilomètres parcourus en 1866.	21,971,000	20,074,000	6,247,726

Ces chiffres bruts ont besoin d'être expliqués; et d'abord, en ce qui concerne Londres, le nombre d'omnibus 602 ne représente que les voitures de la Compagnie générale, tandis que le nombre total des omnibus mis en circulation par toutes les compagnies rivales s'élève à 1,050; il est vrai que dans ce chiffre figurent les omnibus de banlieue, qui, comme celui de Richmond, vont jusqu'à 20 kilomètres de Saint-Paul, dans la Cité. Ce nombre de 1,050 comprend encore les omnibus qui relient les gares du chemin de fer métropolitain avec les différents quartiers de Londres. Le nombre de lignes exploitées par la Compagnie de Londres est de 68. La longueur moyenne des lignes est de 8 à 9 kilomètres. Ajoutons que la répartition des lignes est fort inégale entre les divers quartiers de Londres; que cette répartition est réglée par la nécessité de desservir les grands courants de la circulation, en sorte qu'un grand nombre de quartiers de Londres sont complètement privés d'omnibus. La Compagnie des omnibus de Paris exploite 31 lignes d'intérieur et 18 services accessoires ou de banlieue; la longueur moyenne est de 6  $\frac{1}{2}$  kilomètres.

La vitesse moyenne des omnibus à Londres est de 8 à 9 kilomètres à l'heure. A Paris, cette vitesse n'est que de 7 kilomètres; cette différence de vitesse tient en premier lieu à ce que l'omnibus anglais ne pèse que 1,250 kilogrammes, et que l'omnibus français pèse 1,620 kilogrammes; à ce qu'à Londres, il ne contient que 26 places, tandis qu'à Paris il en contient 28; enfin à ce que le sol de Londres ne présente pas de pentes rapides exigeant, comme à Paris, un cheval de renfort ou la montée au pas. Ajoutons que les omnibus de Londres ne sont pas obligés de s'arrêter, comme ceux de Paris, devant de nombreux bureaux de contrôle et de correspondance.

Le nombre des chevaux attachés à chaque omnibus est à peu près le même à Londres et à Paris: 12 dans la première ville, 11 dans la seconde; à Berlin, il n'est que de 7. L'effectif de la cavalerie des omnibus à Londres s'élève à 6,475 chevaux pour 602 voitures; à Paris il est de 8,740 chevaux pour 723 voitures. Le prix moyen d'achat des chevaux anglais est de 26 livres (650 fr.). Ces chevaux sont achetés vers 5 ans et font un service moyen de quatre années et demie; le prix moyen des chevaux français est de 910 fr., servant en moyenne pendant cinq ans et demi à six ans; réformés, ils se vendent environ 350 fr. La ration journalière moyenne du

cheval anglais est de 12.900 kilogr., dont 7 en avoine, et elle coûte 2 fr. 20 c.; la ration du cheval français est de 17.976 kilogr., dont 8 en avoine, et coûte 2 fr. 59 c.

Il se produit, à Londres comme à Paris, des accidents qui sont une suite inévitable de la circulation dans ces deux villes. A Londres, dans les deux années 1867 et 1868, d'après la statistique publiée par M. Farr, dans le *Weekly return of deaths in London*, il y a eu 370 accidents mortels causés par les voitures; sur ce nombre, 19 seulement, c'est-à-dire 5 p. 100, ont été occasionnés par les omnibus, proportion bien peu élevée, si l'on songe à la vitesse des omnibus à Londres et aux embarras de la circulation dans les lignes qu'ils parcourent. A Paris, le nombre des accidents de voitures suivis de mort est de 101 en 1867; mais nous ignorons pour quelle proportion les omnibus figurent dans ce contingent mortuaire. Toutefois, par la comparaison des chiffres des indemnités payées par les deux Compagnies, à Paris et à Londres, il est permis de croire que les accidents d'omnibus sont plus fréquents à Paris qu'à Londres.

*Voyageurs transportés. Tarifs. Recettes.* — Voici les chiffres relatifs à ces trois titres pour Paris, Londres et Berlin :

	Paris.	Londres.	Berlin.
Voyageurs transportés en 1866 . . . . .	107,212,000	44,350,000	12,502,000
Voyageurs transportés chaque jour sur 100 habitants.	16	4	5
Prix moyen par voyage. . . . .	0'185	0'350	0'165
Recette par kilomètre parcouru . . . . .	0'940	0'755	0'325

Nous ferons, au sujet de ces chiffres, quelques remarques qui en établiront la signification. A Londres, le tarif des omnibus n'est pas uniforme comme à Paris et à Berlin; il varie suivant les lignes, et pour les mêmes lignes suivant les distances parcourues; le minimum est de 2 pence ou 20 c. pour une course très-courte; le prix s'élève à 4, 5 et 6 pence pour les courses qui dépassent 7 à 8 kilomètres. En outre, le prix des places d'impériale et d'intérieur est identique. Il n'y a pas de correspondance à Berlin; le prix d'intérieur y est de 18 1/2 c., et celui des places d'impériale de 1 pfennig ou 12 1/2 c. C'est donc à Berlin que le tarif moyen des courses est au minimum; mais il faut tenir compte de ce fait que les lignes y sont plus courtes qu'à Paris et à Londres.

On voit par les chiffres du tableau précédent que le nombre moyen de voyageurs transportés chaque jour sur 100 habitants est de 16 p. 100 à Paris, de 5 p. 100 à Berlin et de 4 p. 100 à Londres; en d'autres termes, à Paris un sixième de la population emploie chaque jour les omnibus; à Berlin, la proportion n'est plus que 1 voyageur sur 20 habitants, et à Londres de 1 sur 25. On peut donc affirmer que l'omnibus répond à un besoin plus général de la population parisienne.

Dans la dernière partie de son intéressant mémoire, M. Lavollée établit un parallèle entre le régime de la concurrence et celui de la concession pour les omnibus, et montre, par des chiffres décisifs, que le régime de la concession est celui qui sert le mieux les intérêts de la population parisienne. Ainsi, sur les six lignes nouvelles qui ont été créées en 1860, au moment de l'annexion, il n'y en a encore qu'une qui donne des bénéfices, celle qui va de Montrouge au chemin de fer de l'Est; les cinq autres sont en déficit. Ce déficit, pour la ligne de la Villette aux Champs-Élysées, est de 15 fr. par voiture et par jour, ce qui, pour un total de 20 voitures desservant cette ligne, donne une perte de 109,500 fr. par an. Et cependant cette ligne transporte par an 2,416,000 voyageurs; elle rend donc des services et répond à un besoin réel de la population des quartiers qu'elle traverse;

supposez le régime de la concession aboli, il arrivera ou que cette ligne sera abandonnée par les omnibus, ou qu'elle ne pourra être exploitée qu'à des conditions onéreuses pour les voyageurs.

Malgré les charges nouvelles, qui ont eu pour effet d'accroître considérablement le chapitre des dépenses, les actions de la Compagnie ne cessent pas de jouir sur la place d'une faveur exceptionnelle. Le revenu des actions a cependant notablement diminué depuis quelques années. Le dividende distribué aux actionnaires a atteint son maximum en 1863; depuis lors, il a graduellement décru, comme l'indiquent les chiffres suivants :

Années.	Dividendes.
1863 . . . . .	71
1864 . . . . .	70
1865 . . . . .	60.50
1866 . . . . .	41
1867 . . . . .	30

Loin de chercher, comme le font volontiers, en pareil cas, les compagnies industrielles, à contrebalancer cet accroissement de dépenses par une réduction proportionnelle dans le budget du personnel, l'administration des omnibus de Paris n'a cessé, au contraire, d'améliorer la situation de ses employés; c'est ainsi que successivement elle a créé une caisse de secours mutuels qu'elle dirige et subventionne; qu'elle augmente sur ses fonds les versements de ses agents pour la caisse des retraites; qu'elle alloue des secours viagers aux agents ayant plus de vingt ans de services et à leurs veuves, etc. Par son organisation paternelle, comme par les services qu'elle rend à la population ouvrière de Paris, l'administration des omnibus justifie bien le nom qu'elle porte et constitue une entreprise véritablement populaire.

D<sup>r</sup> VACHER.