

# JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

JSFS

**Vie de la société**

*Journal de la société statistique de Paris*, tome 29 (1888), p. 361-366

[http://www.numdam.org/item?id=JSFS\\_1888\\_\\_29\\_\\_361\\_0](http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1888__29__361_0)

© Société de statistique de Paris, 1888, 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° 11 — NOVEMBRE 1888.



I.



PROCÈS-VERBAL DE LA SÉANCE DU 17 OCTOBRE 1888.

**SOMMAIRE.** — Décès de MM. Correnti et Vissering. — Compte rendu des ouvrages transmis à la Société.  
— Communications : Statistique financière des voies navigables, par M. Beaurin-Gressier. — Le prochain Album graphique du ministère des travaux publics, par M. E. Cheysson.

La séance est ouverte à 9 heures sous la présidence de M. André Cochut. M. le président fait part à la Société du décès de M. *Correnti*, président du conseil supérieur de statistique du royaume d'Italie et membre associé, à titre étranger, de la Société de statistique de Paris dont il a partagé les travaux lors du Congrès de géographie tenu à Paris en 1876. Ceux des membres de notre Société qui font partie de l'Institut international de statistique se rappellent avec quelle affabilité ils ont été reçus par M. Correnti qui a été leur introducteur auprès du roi et de la reine d'Italie lors du grand banquet que leurs majestés ont offert à l'Institut dans leur palais du Quirinal.

La Société a fait une nouvelle perte dans la personne de M. *Vissering*, ancien ministre des finances du royaume des Pays-Bas. M. Vissering a envoyé à notre journal plusieurs communications importantes et notamment un mémoire sur les limites de la statistique, travail tout à fait magistral et d'une grande hauteur de vues. Notre collègue, M. Beaujon, directeur de l'Institut statistique d'Amsterdam, vous enverra prochainement une notice spéciale sur Vissering et sur la portée économique de ses ouvrages.

Après l'adoption du procès-verbal il est procédé à l'élection de plusieurs membres nouveaux.

M. Loua expose les titres de M. François Normand, attaché au cabinet du ministre de l'agriculture et membre de la Société des Économistes.

M. le président recommande de son côté M. Émile Berr, membre de la Société des Économistes, ainsi que M. Edward Cachard, directeur de *la Mutuelle* de New-York.

En conséquence, sont nommés membres titulaires de la Société de statistique :

Sur la présentation de MM. E. Tisserand et Loua :

M. François NORMAND ;

Sur la présentation de MM. Alfred Neymark et Robÿns :

M. Émile BERR ;

Sur la présentation de MM. E. Levasseur et Baudry :

M. Edward B. CACHARD.

Par une circulaire adressée aux sociétés savantes, en vue du congrès des sociétés savantes qui doit se tenir à la Sorbonne en 1889, M. le Ministre de l'instruction publique et des beaux-arts fait connaître le programme des questions qui seront traitées dans ce congrès.

Conformément aux précédents, nous donnons le programme de la section des sciences économiques et sociales qui intéresse spécialement la Société :

*Section des sciences économiques et sociales.*

1° De la propriété en pays musulman ;

2° Rechercher s'il y aurait lieu de modifier la législation relative à la juridiction commerciale ;

3° Rechercher quelle était, pour l'ancien régime dans les diverses régions de la France, la nature des fonctions des procureurs du Roi auprès des autorités locales d'ordre municipal ;

4° Examiner s'il ne conviendrait pas d'étendre la capacité civile de la femme mariée ; étudier les emprunts qui pourraient être faits à cet égard aux législations étrangères ;

5° De l'utilité d'éviter les courtes peines d'emprisonnement pour les mineurs de 16 ans, et de la nécessité de les envoyer dans des maisons de correction ;

6° Des inconvénients du casier judiciaire appliqué aux condamnés mineurs de 21 ans ;

7° Étudier dans une province ou une circonscription plus restreinte la succession des différents modes d'amodiation des terres. A quelle époque et dans quelle mesure le bail à ferme ou le métayage a-t-il remplacé les anciennes tenures ? — Recueillir tous renseignements sur les redevances, prix, services accessoires et durée des baux, aux différentes époques. Indiquer, selon la localité, la substitution, au XVIII<sup>e</sup> siècle ou au XIX<sup>e</sup> siècle, du fermage à rente fixe au métayage, ou inversement ;

8° Faire l'histoire, dans une province ou une circonscription plus restreinte, des contrats intéressant l'ouvrier agricole au faire-valoir du propriétaire, tels que le glanage dans l'Artois, l'engagement des maîtres valets dans les pays toulousains ;

9° Étudier l'influence exercée par la crise agricole au triple point de vue de la division de la propriété, du mode d'exploitation des terres (faire-valoir direct, métayage, fermage) et de la culture ;

10° Rechercher, par voie d'observations directes portant sur une ou plusieurs communes, la fécondité comparative des diverses catégories sociales, notamment celles du paysan propriétaire ou non propriétaire ;

11° Recherches locales sur la statistique des accidents, des maladies et des décès dans les diverses professions;

12° De l'assistance publique. Ses avantages et ses inconvénients ;

13° L'enseignement professionnel au point de vue du commerce et de l'industrie. Ses formes diverses. Leurs avantages et leurs inconvénients. »

M. DE SAINT-GENIS, que ses fonctions retiennent au Havre, fait hommage à la Société de l'ouvrage qu'il vient de terminer sur la réforme de l'impôt foncier. Il exprime le désir que ce travail soit communiqué et donne lieu à un rapport auquel il s'empressera de répondre par ses propres observations.

Sur la demande du Président, M. Gimel veut bien se charger d'étudier le livre de M. de Saint-Genis, et d'en faire le compte rendu.

M. FOURNIER DE FLAIX offre à la société son traité de critique et statistique comparée en matière financière. Il y a lieu d'espérer que l'auteur voudra bien en faire lui-même l'analyse dans une des prochaines réunions.

M. Arthur RAFFALOVICH envoie un certain nombre d'exemplaires de ses deux dernières brochures, l'une portant sur la dernière session de l'Association française pour l'avancement des sciences, et l'autre sur la conversion de la dette anglaise 3 p. 100.

Sur sa demande, ces deux brochures sont distribuées aux membres présents.

Un grand nombre d'ouvrages et de documents ont été adressés à la Société par les grandes administrations de France et de l'Étranger.

Pour la France, nous citerons :

Le *Rapport annuel sur la justice criminelle et sur la justice civile* (1886).

La *Statistique de l'industrie minérale* (1886), avec un appendice consacré à l'exploitation des phosphates.

Le *Relevé général des marchandises transportées sur les rivières et canaux pour 1886*.

Le même ouvrage, considérablement augmenté pour 1887, dans lequel on remarque un document nouveau relatif au recensement de la batellerie.

L'Italie nous a adressé :

Le *Mouvement du commerce de l'Italie* avec celui de la *Navigation* pour 1887.

La *Statistique de l'instruction élémentaire* et celle de l'*Enseignement supérieur* (1884-1886).

La *Statistique des œuvres pies* (1881-1888).

La Belgique, le *Relevé de la population du royaume* au 31 décembre 1887.

Les Pays-Bas, la *Statistique des décès*, de 1880 à 1888.

L'Autriche, la *Statistique des caisses d'épargne pour 1886, et la statistique sanitaire*, 1885.

La Norvège, 12 volumes comprenant la *statistique complète du royaume* (1886-1887).

Les États-Unis, le 12° volume du Censur de 1880, relatif aux décès et à leurs causes, magnifique ouvrage illustré de cartes, diagrammes et autres représentations figurées, aussi ingénieuses que bien exécutées.

La Bulgarie, la *Statistique de son commerce extérieur*, avec titres et rubriques en français.

La Russie enfin, dont les envois se multiplient depuis quelque temps, nous a

offre un beau volume (avec titres et notes en français) sur la *statistique des universités et des écoles moyennes*.

On doit une mention spéciale aux *Annuaire*s qui, dans un format commode, font connaître tout ce qu'il est essentiel de savoir sur les différents pays.

Au premier rang nous citerons l'*Annuaire statistique de l'Allemagne* pour 1887 ; puis celui des Pays-Bas, pour la même année ; l'*Annuaire de la République Argentine*, etc.

A cette catégorie se rattache l'*Annuaire de l'économie politique et de la statistique* pour 1888, publié par M. Maurice Block, avec la collaboration de MM. Turquan, de Boisjoslin, Joseph Lefort, Renaudin, Victor Yot, etc.

Suivent de nombreuses brochures, documents, revues et journaux qui font suite aux envois précédents, et parmi lesquelles on remarque les ouvrages ci-après :

MM. Vauthier, l'*Amélioration du port du Havre* ;

Méliot, *Le phylloxera dans le Jura* ;

Riccalov dalle Volla, *La récente dépression économique*.

La simple énumération de ces richesses bibliographiques dure près d'une heure, et, en la terminant, le secrétaire général, se faisant l'interprète de la Société tout entière, remercie nos généreux donateurs.

Reprenant la suite de l'ordre du jour, M. le Président donne la parole à M. BEAURIN-GRESSIER.

M. Beaurin-Gressier commence par déposer, au nom du ministre des travaux publics, trois volumes statistiques publiés au cours de l'année 1888 par la direction des routes, de la navigation et des mines et relatifs tous les trois à la navigation intérieure.

Le premier est le *Guide officiel de la navigation intérieure*. C'est la troisième édition d'un ouvrage dont il a entretenu la Société il y a un an environ. Ce volume, qui n'a reçu que quelques modifications peu importantes, a trait, comme on le sait, à la description des conditions techniques d'établissement des rivières et canaux. L'honorable membre ne s'y arrête que pour noter le succès de vente obtenu par ce petit volume dont les deux premières éditions ont été enlevées avec une grande rapidité.

Le deuxième volume est le *relevé du tonnage des marchandises* dont il a été déjà parlé plus haut. Il contient une longue série de tableaux et de notices sur les mouvements de la batellerie et sur la circulation dont l'ensemble de ces voies ont été l'objet. Il avait reçu exceptionnellement cette année, à l'occasion du congrès de navigation de Francfort, des développements plus étendus que d'habitude, surtout en ce qui concerne les notices relatives à chaque ligne de navigation. Enfin, il a pu être publié vers la fin de juillet, c'est-à-dire six mois après la clôture de l'année à laquelle il s'applique.

Il se distingue plus particulièrement des autres volumes annuels par un travail spécial contenant le recensement de la batellerie opéré sur tous les cours d'eau du territoire. C'est la première fois qu'une opération de cette nature a été effectuée en France. Elle ne se renouvellera pas tous les ans, mais l'administration a l'intention d'adopter dorénavant, pour la faire, une périodicité quinquennale.

Le troisième volume enfin est un recueil de notices et de tableaux sur les dépenses faites en France tant pour l'établissement et le perfectionnement de notre réseau des voies navigables, que pour l'administration et l'entretien de ces mêmes

voies. Ce volume est une innovation. Aucune publication de ce genre n'avait été faite et il est intéressant d'indiquer ici quelles sont les grandes divisions du cadre adopté : ces divisions sont au nombre de cinq dont voici les titres généraux :

*Première partie.* — Exposé historique des moyens financiers employés en France à la constitution et à l'entretien du réseau des voies navigables.

*Deuxième partie.* — Tableaux généraux ; situations successives du réseau des canaux à diverses époques.

*Troisième partie.* — Actes législatifs et dépenses concernant les travaux extraordinaires d'amélioration des voies navigables de 1814 à 1887.

*Quatrième partie.* — Dépenses faites pour travaux d'entretien et de grosses réparations des rivières et canaux.

*Cinquième partie.* — Produits tirés par l'État de l'exploitation des voies navigables.

M. Beaurin-Gressier ajoute que chaque partie est précédée d'une notice préliminaire, et il aurait bien désiré faire devant la Société une analyse de ces notices, mais comme il s'agit d'un volume qui ne contient pas moins de 350 pages in-4°, il se contentera pour le moment d'entrer dans quelques détails sur la partie historique.

Ce sont ces développements qui constituent la partie la plus importante de la communication de M. Beaurin. Ils feront l'objet d'un article spécial qui paraîtra dans un des prochains numéros du journal de la Société.

Il nous suffira de dire qu'ils ont vivement intéressé l'Assemblée et que les conclusions en ont été saluées par des nombreuses marques d'adhésion.

M. CHEYSSON ne suivra pas M. Beaurin-Gressier dans les développements historiques de son remarquable exposé. Il tient seulement à relever, comme un résultat vraiment admirable, la date à laquelle paraît la statistique de la navigation de 1887. Il ne croit pas que jamais document de cette importance ait été publié dans un temps aussi court. C'est là un précédent dont il faudra se souvenir pour l'opposer aux administrations qui affirment que la valeur des statistiques ne s'acquiert qu'au prix d'une longue préparation. On n'a plus le droit de dire, comme Alceste, à propos du sonnet d'Oronte, que « le temps ne fait rien à l'affaire ». Il nous importe beaucoup, au contraire, d'être renseignés le plus promptement possible sur les faits qui nous intéressent. Nous avons soif d'actualité, et quand on peut satisfaire ce besoin sans rien sacrifier de l'exactitude, on a droit à la reconnaissance des consommateurs de statistique. Aussi la nôtre doit-elle être acquise au service de la navigation, qui vient d'ajouter à tous les mérites de ses publications antérieures celui d'une diligence sans égale. A ce point de vue, comme à celui de la qualité, les statistiques de ce service font le plus grand honneur à leurs auteurs et à l'administration dont elles émanent.

M. Cheysson signale aussi le succès du *Manuel des voies navigables* qui, grâce à l'intervention d'un éditeur, M. Baudry, est arrivé rapidement à sa troisième édition déjà presque épuisée. C'est la confirmation du système de l'exploitation commerciale, opposé à celui qui est en cours et qui « tue » les publications officielles. Le Conseil supérieur de statistique a émis dans sa dernière session un vœu formel en faveur de ce système et il serait grandement à désirer que l'exemple du *Manuel des voies navigables* fût partout imité.

Enfin, M. Cheysson annonce que le prochain album de statistique graphique

actuellement en préparation contiendra plusieurs planches consacrées à la statistique de la navigation, et qui seront comme les illustrations des documents qu'on vient de présenter à la Société.

Suivant le programme adopté au dernier congrès de Francfort (août 1888), ces planches contiendront des renseignements techniques, financiers, économiques; c'est-à-dire qu'elles définiront l'instrument du transport, sa dépense, ses résultats. Ainsi l'on y verra successivement : les conditions de navigabilité (tirant d'eau, tirant d'air, nombre et hauteur des écluses, chômages); l'effectif de la batellerie (nombre, capacité, catégories, mode de traction); les dépenses de premier établissement, sous les divers gouvernements qui se sont succédé dans ce siècle; les tonnages transportés en 1887, en les décomposant par courants de transports (expéditions, arrivages, transit, trafic intérieur), et par catégories de marchandises; enfin la progression de ces tonnages sur chacune des voies du réseau.

Ces études permettront des rapprochements intéressants avec les faits analogues qui concernent les chemins de fer et qui occuperont d'autres planches de l'album. Dans ce nombre, et pour n'en citer qu'un, se trouve celui qui a trait à l'utilisation du matériel dans les deux ordres de voies.

La capacité moyenne qui par bateau est de 173 tonnes, est par wagon de 9 tonnes et demie. Aussi, bien que l'effectif de la batellerie soit 15 fois moindre que celui des wagons de petite vitesse (15,730 contre 229,912), sa puissance de transport est-elle d'un quart environ supérieure à celle des chemins de fer (2,713,847 tonnes contre 2,185,000). Si la masse des transports de voies ferrées dépasse néanmoins le triple de celle des voies navigables (9,791,439,508 tonnes kilométriques contre 3,073,390,427), cela tient à l'allure des mouvements, plus rapides sur les premières voies que sur les secondes, et à la meilleure utilisation du matériel. En effet, le nombre des tonnes effectives transportées par la navigation intérieure a été en 1887 de 23,028,436, ce qui équivaut à 8 fois et demie la capacité totale de la batellerie. Pour les chemins de fer, les nombres correspondants (en 1885) sont de 72,797,966 tonnes et de 33 fois et demie la capacité totale des wagons de marchandises : ce qui revient à dire que le matériel est 4 fois mieux utilisé pour les wagons que pour les bateaux. D'ailleurs le parcours moyen est le même sur les deux réseaux (133 kilom. pour la navigation; 130 kilom. pour les chemins de fer).

On peut donc se représenter le mouvement de la navigation comme si toute la flotte qui le dessert avait parcouru à pleine charge dans l'année  $8,5 \times 133^k = 1,130^k$ , soit par jour  $3^k$ . Le même calcul donnerait pour le matériel des chemins de fer, considéré en bloc, un parcours annuel de  $33,5 \times 130 = 4,355$  kilom. et un parcours quotidien de 12 kilom. (1). On voit ainsi la marge qui reste aux progrès des transports notamment sur les voies navigables et la lumière que projette sur le mécanisme des transports le rapprochement entre les deux réseaux. (*Applaudissements.*)

La séance est levée à onze heures.

---

(1) Pour les wagons de chemins de fer, la statistique donne leur parcours moyen effectif, qui, en 1885, s'est élevé à 12,999 kilom., soit, par jour, à 34 kilom. Ce renseignement fait défaut pour la navigation.