

# JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

JSFS

**Vie de la société**

*Journal de la société statistique de Paris*, tome 29 (1888), p. 89-92

[http://www.numdam.org/item?id=JSFS\\_1888\\_\\_29\\_\\_89\\_0](http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1888__29__89_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<sup>o</sup> 3. — MARS 1888.

---

### I.

#### PROCÈS-VERBAL DE LA SÉANCE DU 15 FÉVRIER 1888.

La séance est ouverte à 9 heures, sous la présidence de M. André Cochut.

Le procès-verbal de la dernière séance est adopté sans observations.

Il est procédé à l'élection d'un nouveau membre : sur la proposition de MM. Loua et Robÿns, M. le Dr SAURY, médecin-directeur de la maison de santé de Suresnes, est nommé membre titulaire.

Parmi les ouvrages offerts à la Société, M. le secrétaire général cite l'*Exposé de la situation de l'Algérie*, le *Journal de la Société de statistique de Londres*, dans lequel se trouve un article sur la population de la Chine, le *Journal de la Société de statistique suisse*, où l'on regrette de ne trouver aucun article en langue française, le *Recensement de la population de Budapest*, établi d'après les règles de la plus pure démographie par notre excellent collègue Körösi, le *Tableau du commerce de la Bulgarie*, etc.

M. DE FOVILLE dépose sur le bureau une brochure extraite du *Bulletin des finances*, ayant pour titre : *Les Variations de la livre tournois sous l'ancien régime*.

M. SCHELLE fait hommage d'un beau volume, consacré à la mémoire de Dupont de Nemours et aux travaux de l'école des physiocrates.

M. E. FLECHEY offre à la Société, au nom du ministre de l'agriculture, et de la part de M. E. Tisserand empêché, un exemplaire de la *Statistique agricole de la France* et de l'atlas qui l'accompagne.

Cet ouvrage important, qui contient les résultats de l'enquête décennale de 1882, fait suite aux enquêtes du même genre effectuées en 1862 et en 1852. A ce propos, M. Flechey fait remarquer que le directeur de l'agriculture, M. E. Tisserand, dont on connaît la haute compétence en ces matières, ne s'est pas borné, dans le remarquable rapport qui précède les tableaux, à décrire l'agriculture française au double

point de vue de la production végétale et animale et de l'économie rurale, mais qu'il s'est attaché à contrôler les renseignements fournis par les commissions cantonales avec les documents recueillis et récemment publiés par la Direction générale des contributions directes, et à les comparer aux statistiques fournies par les grands États européens et les États-Unis d'Amérique.

L'analyse que l'honorable membre a faite de ce travail, auquel il a eu l'honneur de collaborer, et qui est le résumé de plus de 50,000 questionnaires communaux ou cantonaux, perdrait à être écourtée. Elle fera l'objet d'un article spécial.

M. DECROIX aurait désiré qu'il fût fait mention, dans le chapitre « Animaux », des chevaux de guerre. Il désirerait également être fixé sur le point de savoir si la statistique agricole tient compte de la culture du tabac.

M. FLECHEY répond affirmativement sur ce dernier point ; quant au premier, il dit que le Ministre de la guerre fait chaque année le recensement des chevaux ; c'est donc à lui qu'il faut s'adresser.

L'ordre du jour appelle la suite de la discussion sur le rôle des voies de transport.

M. LIMOUSIN lit une réponse aux objections faites dans deux précédentes séances par MM. Cheysson, Boulé et Holtz au sujet de sa communication relative à la gratuité des canaux et rivières et au déclassement des routes nationales. M. Limousin soutient, contrairement à l'opinion de M. Cheysson, que les capitaux provenant d'emprunts, qui ont servi à creuser les canaux et à canaliser les rivières, ne sont pas amortis. L'amortissement, dit-il, consiste dans la reconstitution des capitaux ; or, l'État n'a pas opéré cette reconstitution et il continue à en payer l'intérêt aux prêteurs. C'est donc à tort que l'on prétend qu'il y a eu amortissement, parce que la nation a réalisé des économies et des profits, grâce à l'abaissement des prix de transport permis par les canaux. Les mêmes économies et profits ont été obtenus par les chemins de fer, et cependant les compagnies amortissent en reconstituant les capitaux. Les ingénieurs partisans de la gratuité des canaux existants, admettent le rétablissement des péages pour les nouveaux. Ce système recèle un danger, car l'établissement de la gratuité serait inévitable à brève échéance, et l'intérêt des capitaux, après l'achèvement du plan Freycinet, serait non plus de 58 millions, comme aujourd'hui, mais de 126 millions. Il n'est pas prouvé que le Parlement, qui n'est plus celui de 1880, ne reviendrait pas sur sa décision après huit ans d'expérience. La gratuité des canaux crée un privilège favorable à une petite fraction du territoire au détriment de la plus grande partie, qui est desservie par les chemins de fer. Il serait, d'ailleurs, possible de compenser l'augmentation de prix qui résulterait du rétablissement des péages, par une meilleure organisation de l'industrie de la batellerie.

En ce qui concerne la question de déclassement des routes nationales, M. Limousin espère que M. Cheysson sera d'avis, comme lui, qu'il n'y a plus actuellement de longs transports par les voies de terre, et que les routes nationales ne servent plus qu'à des transports locaux, tout comme les routes départementales. Dès lors, il n'y a pas lieu de maintenir une distinction qui n'a plus de raison d'être, d'autant plus que les routes nationales coûtent, rien qu'en frais de personnel, 105 fr. de plus par kilomètre que les routes départementales (132 fr. contre 27), bien que le prix d'entretien de ces dernières au mètre carré soit supérieur.

M. Adolphe COSTE, répondant à M. Limousin, s'excuse de n'avoir à présenter que des observations d'ordre économique, mais il faut bien suivre l'orateur sur le terrain où il s'est placé.

Il est certain qu'il y a, en ce qui concerne les droits de péage, une inégalité entre les chemins de fer et les canaux ; mais l'inégalité est bien plus forte encore entre les chemins de fer et les routes. On aperçoit, en conséquence, deux solutions rationnelles : ou le rétablissement de péages égaux sur les routes et les canaux, comme sur les chemins de fer, ou l'abolition, dès qu'elle sera possible, des péages sur les chemins de fer. Distraction faite des dépenses de traction et de l'entretien du matériel, ils représentent à peu près la moitié des tarifs actuels.

M. Limousin poursuit, d'après M. Coste, un objectif de comptabilité un peu étroit, lorsqu'il veut connaître l'amortissement de chaque construction, de chaque œuvre d'utilité publique et y proportionner le prix du service qu'on lui demande, sans se préoccuper du nivellement qui s'établit entre les prix de tous les services similaires. Il faut envisager la question de plus haut. Voici comment M. Coste voudrait la voir résoudre :

Par qui est payé le péage sur une voie de transport ? Par l'industriel ou le négociant qui use du transport. Mais par qui le péage est-il finalement supporté ? Par le consommateur, c'est-à-dire par tout le monde. Donc il semblerait désirable de répartir cette portion du prix de transport, relative à l'usage de l'instrument public de transport, entre tous les contribuables, proportionnellement à leurs ressources. Cette répartition au moyen de l'impôt serait certes plus exacte que la répercussion qui s'établit au hasard du commerce.

L'histoire des progrès économiques nous montre, en effet, que les impôts sur la circulation, si fréquents au moyen âge et alors presque seuls existants, ont été peu à peu remplacés par des impôts généraux de consommation, puis par des impôts directs sur les revenus quand on est parvenu à atteindre ceux-ci avec précision.

Par ces mêmes motifs, et à l'encontre de M. Limousin, M. Coste déplore le système dit *du déversoir* qu'on a établi sur nos chemins de fer français. Un travail fort intéressant de M. Charles Baum, publié par le Journal de la Société en mai 1885, évaluait à 35 p. 100 la majoration des tarifs sur l'ancien réseau, en vue de couvrir l'insuffisance des tarifs sur le nouveau réseau. Voilà donc un véritable impôt de circulation, une contribution de 35 p. 100 infligée aux producteurs actifs qui transportent leurs produits sur les grandes lignes de chemin de fer, contribution ayant pour effet de subventionner l'industrie et le commerce naissants, qui forment la clientèle des lignes secondaires. M. Coste estime que ce n'est pas aux producteurs à subventionner leurs émules, mais bien à la collectivité des consommateurs, si elle y trouve son intérêt, c'est-à-dire aux contribuables de l'État ou du département. Le système du déversoir, qui s'oppose à l'abaissement des tarifs sur les grandes lignes, est à la fois injuste et nuisible aux progrès économiques du pays. C'est le caractère de tous les péages sur les voies quelconques de transport.

M. LIMOUSIN dit qu'il n'y a là aucune contradiction, puisque le petit réseau sert à alimenter le grand. Tout ce qu'il veut, c'est que chacun fasse ses affaires et que ce ne soit pas aux dépens du contribuable.

Revenant au péage, M. Limousin le maintient pour les canaux, mais il n'en veut pas pour les routes qui servent à tout le monde. Si, en parlant de ces dernières, il

a demandé le déclassement des routes nationales, c'est simplement pour arriver à diminuer leurs frais d'entretien.

M. BOULÉ s'étonne qu'on veuille imposer un impôt aux canaux alors que l'impôt de 5 p. 100 sur les transports en petite vitesse par chemin de fer a semblé si intolérable que l'industrie en a obtenu la suppression. Le péage réclamé par M. Limousin sur les voies navigables dépasserait 50 p. 100 du prix de fret en moyenne, et atteindrait 100 p. 100 sur les voies perfectionnées. Il ajoute qu'on ne saurait contester l'amortissement des dépenses faites pour la navigation fluviale antérieurement au commencement et même au milieu du siècle. Pour être logique, M. Limousin ne devrait pas reculer devant l'établissement des barrières à péage sur les routes.

M. Boulé s'en tient, pour le moment, à ces simples observations, s'en référant pour le surplus à ce qui a été dit par ses collègues et par lui au cours de la dernière séance.

M. LIMOUSIN répond que dans son projet de taxe, il n'a pas voulu faire entrer en ligne de compte les canaux non productifs. Si, d'ailleurs, le chiffre qu'il a proposé paraît trop élevé, qu'on le change. Il lui suffit que ce soient les *usagers* qui paient et non les contribuables. Quant à l'amortissement, il ne se dissimule pas qu'il est fait tant bien que mal pour les travaux antérieurs à ce siècle, mais il voudrait qu'à partir de là, l'amortissement fût *réel*, comme il l'est pour les chemins de fer.

M. CHEYSSON dit avoir été trop directement visé par M. Limousin pour se borner à lui répondre par le silence. Il se défend absolument d'avoir été l'organe du corps des ponts et chaussées, dont il n'a reçu aucun mandat, pas plus que ses collègues MM. Holtz et Boulé. Il n'a parlé qu'en son nom personnel et a seul la responsabilité de ses opinions.

M. Cheysson persévère dans la thèse qu'il a soutenue, et il aurait grande envie de réfuter à son tour, séance tenante, la réfutation tentée par son honorable contradicteur; mais il lui semble obéir au sentiment de l'assemblée en renonçant à continuer en séance cette discussion, qui, après avoir jusqu'ici laissé la place d'honneur à la statistique, s'est engagée aujourd'hui sur un terrain où la statistique est reléguée à l'arrière-plan. M. Cheysson propose donc que la Société reprenne l'ordre du jour de ses travaux propres et clôtüre cette discussion, qui a déjà rempli plusieurs séances, sous réserve pour lui de demander qu'on insère ses observations dans le Journal à la suite de celles que pourra présenter M. Limousin.

La clôtüre de la discussion est prononcée et la parole est donnée à M. le D<sup>r</sup>. Jacques Bertillon, pour ses communications sur le nombre des enfants par famille à Paris.

M. BERTILLON fait une comparaison fort intéressante entre certaines recherches faites au XVIII<sup>e</sup> siècle par Moheau et les résultats obtenus à Paris lors du dénombrement de 1886. L'assemblée ordonne l'impression de ce travail.

M. Chervin demande alors la parole pour une motion d'ordre et exprime le désir que le rapport annuel sur la situation financière de la Société soit imprimé assez à temps pour pouvoir être discuté à la prochaine séance.

La séance est levée à 11 heures et demie.

---