

# JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

JSFS

**Vie de la société**

*Journal de la société statistique de Paris*, tome 39 (1898), p. 77-79

[http://www.numdam.org/item?id=JSFS\\_1898\\_\\_39\\_\\_77\\_0](http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1898__39__77_0)

© Société de statistique de Paris, 1898, 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° 3. — MARS 1898.

### I.

#### PROCÈS-VERBAL DE LA SÉANCE DU 16 FÉVRIER 1898.

**SOMMAIRE.** — Élection de nouveaux membres. — Le prix de statistique à l'Académie des sciences. — Présentation des ouvrages par le Secrétaire général. — Une thèse de doctorat sur les agglomérations urbaines en Europe, par M. Levasseur. — Le stock monétaire de la France, par M. Pierre des Essars. — Communication de M. G. Schelle sur la statistique des tramways; discussion : MM. Alfred Neymarck, Adolphe Coste et Schelle.

La séance est ouverte à 9 heures sous la présidence de M. Beaurin-Gressier.

Le procès-verbal de la séance du 19 janvier 1898 est adopté.

Sont élus, à l'unanimité, *membres titulaires* :

MM. MALZAC, député du Gard ;

F. DE GRAILLY, inspecteur général des services du Crédit foncier de France.

M. le PRÉSIDENT : Je suis heureux d'annoncer à la Société que l'Académie des sciences, dans sa séance du 10 janvier dernier, a décerné le prix Montyon de statistique à notre sympathique confrère, M. Gustave Bienaymé, pour sa remarquable étude sur le coût de la vie à Paris à diverses époques. Comme le dit M. Rouché, en terminant son rapport, « on est en présence d'un travail considérable, fort estimé par les statisticiens et que l'on consultera toujours avec fruit ». Déjà, en 1887, M. Bienaymé avait obtenu la même récompense pour son histoire de l'octroi de Paris. Je suis certainement l'interprète des sentiments de l'Assemblée, en adressant à M. Bienaymé nos sincères et cordiales félicitations. (*Applaudissements.*)

M. G. BIENAYMÉ remercie l'assistance de ces témoignages d'affectueuse estime, qui sont, pour lui, des plus précieux.

M. le SECRÉTAIRE GÉNÉRAL annonce que la Société a reçu de M. Edmond Duval une étude sur les *Monts-de-Piété*, dans laquelle l'auteur traite principalement du *taux d'intérêt des prêts* et du *prêt sur valeurs mobilières*, et de M. Alfred Neymarck un exemplaire de sa communication du 20 octobre dernier sur *les Impôts et la richesse publique* de 1869 à 1897.

Parmi les documents officiels le Secrétaire général signale particulièrement : la *Statistique de l'industrie minérale et des appareils à vapeur* en France et en Algérie pour l'année 1896 ; la *Statistique des chemins de fer français* au 31 décembre 1896 ; la *Statistique agricole* annuelle, 1896, et l'*Annuaire des syndicats professionnels*, industriels, commerciaux et agricoles, 1897.

M. LEVASSEUR : Aujourd'hui, 16 février, a eu lieu la soutenance d'une thèse de doctorat, dont le titre est : *les Agglomérations urbaines en Europe*. C'est la première fois qu'était présentée à la Sorbonne, et probablement dans une faculté des lettres en France, une thèse sur ce sujet. L'auteur est M. Paul Meuriot, professeur agrégé d'histoire au lycée Lakanal. Le volume, qui a plus de quatre cents pages, est divisé en trois parties : les faits, les causes, les conséquences. Dans la première partie, M. Meuriot, qui s'est procuré et a su utiliser tous les documents officiels relatifs à la question de la population urbaine et des grandes villes, traite de l'accroissement de cette population, de la répartition de ces villes et du rapport de leur importance avec la topographie et l'état économique de la région. Dans la deuxième et la troisième, il expose les causes de l'émigration des campagnes et de l'immigration vers les centres industriels et commerciaux, et il appuie par des preuves cette relation que j'ai essayé de démontrer dans le second volume de mon ouvrage sur la *Population française* ; il discute, un peu brièvement sur quelques points, mais toujours avec un sens droit, l'influence que les grandes agglomérations exercent sur l'état moral, matériel, démographique de leurs habitants, sur la politique, etc. C'est, en somme, un travail important, non seulement par sa nouveauté comme thèse de doctorat, mais par les enseignements que contient pour les hommes d'étude, et particulièrement pour les démographes, l'exposé complet de cette question, qui n'avait pas encore été traitée avec cette ampleur dans une publication française. M. Meuriot a été reçu docteur avec mention honorable.

M. Pierre DES ESSARS entretient l'assemblée du *Stock monétaire de la France*. Ses observations feront l'objet d'un article spécial qui paraîtra dans un des prochains numéros du Journal de la Société.

L'ordre du jour appelle une communication de M. G. SCHELLE sur la *Statistique des tramways* (voir plus loin, page 79).

M. Alfred NEYMARCK demande si M. Schelle fait porter son évaluation des capitaux engagés dans les entreprises de tramways sur le capital d'établissement des lignes, ou sur le capital social des compagnies en cours d'exploitation à l'époque à laquelle se rapporte la statistique dont il vient de donner les chiffres.

M. SCHELLE a dit qu'on ne comprenait dans la statistique officielle que les compagnies qui exploient depuis qu'elles ont reçu le titre de concession. On estime que le capital engagé dans les entreprises de l'espèce peut être évalué à 100 millions ; les résultats financiers, envisagés dans leur ensemble, donnent à peine 1 p. 100. Cette proportion résulte de cette circonstance, que de nombreuses compagnies ont succédé à d'autres qui n'avaient pu continuer leur exploitation et avaient été mises en faillite. On peut citer notamment la Compagnie des tramways Nord de Paris. Les conditions de construction des lignes ou d'exploitation, l'exagération des apports, l'importance des frais et des impôts, ne leur ayant pas permis de continuer leurs opérations.

La substitution de la traction électrique à la traction animale donne des résultats bien différents.

M. Neymarck cite à ce propos le cas des tramways de Châlons-sur-Marne, ville de 25,000 âmes, où on avait fondé une petite compagnie par actions pour l'exploitation de tramways à traction animale. Cette compagnie n'a pas réussi. Elle a été remplacée par une compagnie à traction électrique. Les prix des places sont peu élevés ; les trajets rapidement effectués ; les places suffisamment nombreuses. Dans ces conditions, la société est prospère. Il en a été de même dans plusieurs villes. Mais il semble que ces compagnies doivent se heurter maintenant aux exigences des municipalités, qui réclament, soit des réductions de tarifs, soit la construction de nouvelles lignes, soit encore le paiement de droits de stationnement, exigences contraires à l'intérêt général.

On a obtenu également à Rouen et au Havre, avec la traction mécanique, des résultats surprenants ; les tramways sont en mesure de transporter autant de voyageurs qu'il peut s'en présenter. De même à Roubaix, à Lille, à Lyon.

M. Alfred Neymarck fait remarquer combien la statistique décrite par M. Schelle

est intéressante, et combien elle le sera encore plus dans quelques années, lorsqu'on pourra en rapprocher les résultats alors obtenus et constater les progrès acquis.

M. Adolphe COSTE donne quelques détails sur les débuts des tramways parisiens et, en particulier, sur l'entreprise des Tramways-Nord. Cette compagnie, née au lendemain de la guerre, eut à lutter contre des difficultés financières et techniques presque insurmontables. Ce n'est qu'à la longue qu'on a pu successivement obtenir la pénétration des lignes suburbaines au cœur de Paris, un règlement plus équitable des rapports avec le monopole des omnibus, un meilleur établissement des voies ferrées permettant l'application économique de la traction mécanique, etc. — Revenant ensuite à la communication de M. Schelle, et notamment au rapprochement si intéressant à établir entre la population des villes et le nombre des voyageurs transportés par les tramways urbains, il demande à M. Schelle s'il est possible de distinguer, dans la statistique officielle, les tramways afférents à une même agglomération de ceux qui ont pour objet de rattacher des centres distincts.

M. SCHELLE répond que cette distinction est faite dans la statistique du ministère des travaux publics. On y désigne sous le nom de « tramways » les voies ferrées qui desservent les agglomérations urbaines, et sous le nom de « chemins de fer sur routes » les autres exploitations.

M. le PRÉSIDENT félicite M. Schelle de son intéressante communication, et remercie MM. Neymarck et Coste de leurs observations.

Les communications suivantes sont inscrites à l'ordre du jour de la séance du 16 mars :

*L'avenir économique de l'Espagne et du Portugal*, par M. Eugène Rochetin.

*La statistique agricole décennale de 1892*, par M. Edmond Fléchet.

La séance est levée à 10 heures.

Le Secrétaire général,  
ÉM. YVERNÈS.

Le Président,  
BEAURIN-GRESSIER.