

JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

JSFS

Vie de la société

Journal de la société statistique de Paris, tome 49 (1908), p. 397-400

http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1908__49__397_0

© Société de statistique de Paris, 1908, 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° 12 — DÉCEMBRE

I

PROCÈS-VERBAL DE LA SÉANCE DU 18 NOVEMBRE 1908

SOMMAIRE. — Adoption du procès-verbal de la séance du 21 octobre 1908. — Élection de quatre membres titulaires. — Propositions du Conseil pour le renouvellement partiel du Bureau et du Conseil en 1909. — Correspondance. — Présentation d'ouvrages : M. le Secrétaire général. — Communication de M. Meuriot sur la démocratisation de la vitesse; observations de MM. Alfred Neymarck, Bernard, Fléchet, Cadoux, March.

La séance est ouverte à 9 heures, sous la présidence de M. A. DELATOUR.

Le procès-verbal de la dernière séance, après prise en considération d'une omission signalée par M. Fernand Faure (Voir *Erratum*, p. 428), est adopté.

M. le PRÉSIDENT procède à l'élection définitive des quatre *membres titulaires* présentés à la dernière séance. MM. BERTEAUX, SERGENT, HAMON et NEYMARCK (Pierre) sont élus à l'unanimité.

M. le PRÉSIDENT fait connaître à l'assemblée la liste suivante présentée par le Conseil pour le renouvellement partiel du Bureau et du Conseil en 1909 :

Président pour 1909 : M. PAYELLE, procureur général près la Cour des comptes, en remplacement de M. Albert Delatour, président sortant, non rééligible ;

Vice-président pour trois ans : M. Charles LAURENT, premier président de la Cour des comptes, en remplacement de M. Payelle, proposé pour la présidence ;

Secrétaire général : M. FLÉCHÉY, ancien chef du service de la statistique au Ministère de l'agriculture ;

Secrétaire général adjoint : M. BARRIOL, chef de division adjoint au chemin de fer de Lyon ;

Trésorier pour trois ans : M. P. MATRAT, sous-directeur honoraire au Ministère de la guerre ;

Membres du Conseil pour trois ans : MM. BELLOM, ingénieur en chef des mines, en remplacement de M. Ch. Laurent, proposé comme vice-président ; ROULLEAU, attaché au service des études économiques de la Banque de France.

M. le PRÉSIDENT ajoute que les deux candidatures de MM. Fléchet et Barriol sont solidaires dans les conditions suivantes :

M. Fléchet, élu à trois reprises comme secrétaire général depuis 1900, a informé le Conseil qu'il se trouvait, à son très vif regret, dans l'impossibilité, pour des motifs de santé, d'accepter le renouvellement de son mandat pour la nouvelle période triennale (1909-1911). De son côté, le Conseil ayant exprimé à l'unanimité

le désir de voir M. Fléchet conserver ses fonctions pendant les fêtes projetées en 1909 (célébration du 50^e anniversaire de la Société et réception de l'Institut international de statistique), il a été décidé, après acceptation de l'intéressé, pour concilier les divers intérêts en présence et éviter une réélection, que M. Fléchet serait proposé comme secrétaire général et M. Barriol comme secrétaire général adjoint, ce dernier devenant de droit secrétaire général au moment où M. Fléchet résilierait ses fonctions, soit au lendemain des fêtes de 1909.

Le mandat de M. Barriol, comme secrétaire général, prendrait fin avec la période (1909-1911), savoir le 31 décembre 1911.

M. le Président rappelle à l'assemblée qu'aux termes de l'article 6 du Règlement, toute candidature proposée par cinq membres au moins est de droit ajoutée à la liste dressée par le Conseil, pourvu qu'elle soit conforme aux dispositions des articles 5 et 8 des statuts, et transmise au secrétaire général dans les huit jours qui suivront la séance de novembre.

M. le PRÉSIDENT donne lecture de la lettre suivante adressée par M^{me} Mercet, en réponse à celle que lui avait transmise le bureau pour exprimer sa gratitude du généreux legs fait à la Société par son regretté mari.

« Messieurs,

« Je suis très touchée des remerciements que la Société de statistique m'adresse pour le don que mon mari a bien voulu lui faire. Je sais combien il s'intéressait à toutes les questions traitées dans vos réunions et il m'est doux de penser que son nom, aimé et regretté par vous tous, sera lié désormais à une œuvre utile à l'intérêt public.

« Recevez, etc... »

M. le SECRÉTAIRE GÉNÉRAL fait part d'une circulaire de M. le Ministre de l'instruction publique annonçant que le prochain Congrès des Sociétés savantes s'ouvrira à Rennes le 13 avril prochain. Le programme des questions traitées sera porté ultérieurement à la connaissance de nos collègues.

M. le PRÉSIDENT invite le Secrétaire général à donner lecture de la liste des documents parvenus depuis la dernière séance (Voir p. 429). A ce propos, M. Fléchet croit devoir signaler l'intérêt particulier que présente un des documents parvenus. C'est l'*Abstract complémentaire du commerce extérieur* du Royaume-Uni, qui, au lieu de renfermer, comme les documents de ce genre, les importations et les exportations des pays de provenance ou de destination immédiatement voisins du pays intéressé, relate ces mouvements par pays de véritable origine et de destination finale. Le commerce extérieur du Royaume-Uni avec ces pays se dégage ainsi nettement, au détriment des pays de transit, dont les chiffres se trouvent ramenés à leur véritable valeur.

L'ordre du jour appelle la communication de M. MEURIOT sur la *démocratisation de la vitesse*. M. Meuriot s'est proposé de mettre en évidence les progrès réalisés en France, de 1877 à 1907, dans la vitesse des trains ordinaires permanents comportant des voitures de 3^e classe. A cet effet il compare la durée des trajets pour certains parcours choisis sur les six grands réseaux. Pour l'Ouest, la durée totale des parcours : Paris-Le Havre, Paris-Cherbourg, Paris-Granville et Paris-Brest, a baissé de 47^h 13 à 28^h 25, soit de 40 %. Pour l'Orléans, la durée totale des trajets Paris-Bordeaux, Paris-Toulouse et Paris-Nantes a subi une diminution de 45 % : 25^h 19 au lieu de 45 heures environ. Sur le trajet Paris-Marseille, la compagnie du P.-L.-M. a réalisé, au bénéfice des voyageurs de 3^e classe, une économie de temps de 50 % : 13^h 30 au lieu de 27. Sur l'Est, le gain est de 50 % pour l'ensemble des trajets Paris-Mézières, Paris-Nancy et Paris-Belfort ; pour ce dernier, seul la baisse de durée a dépassé 53 %. Sur le Nord, la diminution est de 42 % pour l'ensemble des parcours Paris-Calais, Paris-Lille et Paris-Maubeuge. Sur la

ligne Bordeaux-Cette, la Compagnie du Midi a réalisé une diminution de durée de 40 %.

Pour l'ensemble de tous les parcours énumérés ci-dessus, la durée totale a passé de 214 heures, en 1877, à 178 heures en 1887, 156 heures en 1897 et 116 heures en 1907. La vitesse moyenne a augmenté, de 34 kilomètres à l'heure en 1877, à 63 kilomètres en 1907. Cette économie de temps a d'ailleurs coïncidé avec une économie d'argent par suite de la baisse des tarifs de 1892.

M. le PRÉSIDENT déclare la discussion ouverte.

M. Alfred NEYMARCK fait observer que les progrès réalisés par les compagnies de chemins de fer seraient plus frappants encore si la comparaison de M. Meuriot portait sur une période plus étendue, et il rappelle, à ce sujet, ce qu'il fallait de temps, il y a une cinquantaine d'années, et ce qu'il en coûtait, pour se rendre, par exemple, de Châlons-sur-Marne ou de Reims à Paris. Économie de temps, économie d'argent, confortable plus grand, tels sont les résultats réalisés : les transports des voyageurs et des marchandises ont été améliorés, sont devenus moins coûteux, au grand profit des intérêts généraux et particuliers du pays. Ces améliorations ont pu être réalisées malgré les impôts et les charges de toute nature qui ont pesé, et pèsent encore sur les compagnies : les recettes des réseaux, le nombre des voyageurs et des marchandises transportés ont augmenté dans d'énormes proportions ; les « consommateurs » c'est-à-dire ceux qui utilisent les chemins de fer, ont bénéficié de tous ces avantages ; les « producteurs », c'est-à-dire ceux qui, par leurs capitaux, ont contribué à l'établissement des voies ferrées, sont bien loin d'avoir retiré le profit qu'ils auraient dû légitimement percevoir de la prospérité de l'industrie qu'ils ont fondée. Un capitaliste qui, en 1860, aurait acheté une action de chacune des six compagnies : Est, Lyon, Midi, Nord, Orléans, Ouest, aurait reçu 349^f 50 de dividende ; en 1907, 312 francs seulement, d'où il faut déduire encore les nombreux impôts qui frappent les titres mobiliers et réduisent sensiblement le revenu net.

M. Neymarck fait remarquer, en outre, que les compagnies françaises accordent aux voyageurs des facilités qui n'existent pas à l'étranger, où on fait payer la vitesse, où il n'est pas accordé de franchises de transports comme chez nous, pour un minimum de 30 kilos de bagages. Avec les réductions de prix accordées sur les voyages circulaires, les billets de famille, les aller et retour, etc., on peut dire aujourd'hui, par une simple comparaison, qu'il en coûte moins cher de se rendre et de passer un jour à la mer, de Paris au Havre, à Dieppe ou au Tréport, par exemple, que de faire un parcours d'une heure ou de deux en auto-taxi.

M. BERNARD demande la parole. Il examine les résultats de l'admission des voyageurs de 3^e classe dans les trains rapides, au point de vue de la répartition par classes des voyageurs munis de billets simples ou d'aller et retour dans les trains ordinaires, mais non compris les abonnés, voyageurs des trains ouvriers, trains de plaisir, etc. Sur 100 voyageurs, on en comptait, en 1899 : 5,6 en 1^{re} classe, 25 en 2^e et 69,4 en 3^e ; en 1907, ces proportions étaient respectivement de 4,4, 20 et 75,6 ; malgré une augmentation de plus de 21 % sur le nombre total, il s'est produit un déclassement des voyageurs de 1^{re} et de 2^e au profit de la 3^e classe. Sur le réseau du Nord seul, les mêmes proportions étaient respectivement en 1899 : 18,2 45 et 36,8 ; en 1907 : 14,8, 40,2 et 45. Dans les trains de trafic international sur l'Angleterre, on constate cependant une amélioration pour la 2^e classe ; les proportions étaient : 56, 39 et 5 en 1899 ; 44,9, 46,5 et 8,6 en 1907.

D'autre part, si l'on calcule la perte de temps subie, pour une économie de 1 franc, par un voyageur qui prend la 3^e classe au lieu de la 2^e, on constate que cette perte a passé de 7 minutes en 1899 à 30 en 1907. Cette augmentation est due aux arrêts plus fréquents des trains rapides comportant des 3^{es}, la compagnie étant assaillie de demandes d'arrêt de ces trains dans des stations qui n'étaient pas desservies autrefois par les trains qui ne comprenaient que des 1^{res} et des 2^{es}.

M. FLÉCHEY croit avoir remarqué que le mouvement de diminution des billets de 1^{re} et 2^e classes, au profit de ceux de 3^e classe, change légèrement de sens, quand il s'agit de trains internationaux, comme celui de Paris à Cologne par exemple, le

nombre des billets de 1^{re} classe ayant très peu diminué et celui des billets de 2^e classe ayant même augmenté. Il en demande la raison.

M. BERNARD explique que pour ces longs trajets le déclassement s'effectue surtout de la 1^{re} à la 2^e classe, la différence au point de vue du confortable, si apprécié par les étrangers, étant beaucoup moins grande qu'entre la 2^e et la 3^e classe.

M. CADOUX fait observer que la diminution proportionnelle des voyageurs de 1^{re} classe tient peut-être aussi à la création des trains de luxe, dont les voyageurs prenaient autrefois des 1^{res} classes.

M. BERNARD répond que, dans les nombres cités par lui, les voyageurs de trains de luxe sont compris parmi les voyageurs de 1^{re} classe; les compagnies de chemins de fer ne délivrent à ces personnes que des billets de 1^{re} classe : le supplément est perçu par la Compagnie des wagons-lits. L'observation de M. Cadoux ne permet donc pas d'expliquer la diminution du nombre des voyageurs de 1^{re} classe.

M. MARCH demande à M. Bernard s'il pourrait indiquer, avec les proportions, les nombres absolus, car ces derniers pourraient indiquer une augmentation absolue du nombre des voyageurs de 1^{re} classe, alors même que la part contributive des billets de 1^{re} classe dans le total serait en diminution.

M. BERNARD répond en citant les chiffres suivants, indiquant bien une baisse des chiffres absolus : nombre total des voyageurs de 1^{re} classe : en 1899, 21 millions; en 1907, 19 millions environ; pour la 2^e classe : 90 millions en 1899, 87 millions en 1907; pour la 3^e classe : 251 millions en 1899 et 332 millions en 1907.

M. le PRÉSIDENT observe qu'en Allemagne l'augmentation de l'impôt sur les billets de chemins de fer a eu pour effet un déclassement qui a entraîné une baisse sensible des recettes.

M. le Président remercie M. Meuriot de sa très intéressante statistique et M. Bernard des intéressants détails qu'il a bien voulu donner. Il clôt la discussion.

La séance est levée à 10^h 30.

Le Secrétaire général,
E. FLÉCHEY.

Le Président,
Albert DELATOUR.
