

JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

JSFS

Vie de la Société

Journal de la société statistique de Paris, tome 72 (1931), p. 109-112

http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1931__72__109_0

© Société de statistique de Paris, 1931, 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° 4. — AVRIL 1931

I

PROCÈS-VERBAL DE LA SÉANCE DU 18 MARS 1931

SOMMAIRE

OUVERTURE DE LA SÉANCE PAR M. ALBERT AUPÉTIT, PRÉSIDENT.
PROCÈS-VERBAL DES SÉANCES DES 21 JANVIER ET 18 FÉVRIER 1931.
NOMINATION ET PRÉSENTATION DE MEMBRES TITULAIRES.
COMMUNICATION DE M. LE SECRÉTAIRE GÉNÉRAL ET PRÉSENTATION D'OUVRAGES.
COMMUNICATION DE M. JEAN BERTHELOT : « LE RÔLE DU RÉSEAU D'ORLÉANS DANS LE RAVITAILLEMENT PARISIEN ».

OUVERTURE DE LA SÉANCE PAR M. ALBERT AUPÉTIT, PRÉSIDENT.

La séance est ouverte à 21 heures sous la présidence de M. Albert AUPÉTIT président.

PROCÈS-VERBAL DES SÉANCES DES 21 JANVIER ET 18 FÉVRIER 1931.

M. le Président met aux voix l'adoption du procès-verbal de la séance du 21 janvier, inséré dans le Journal de février, ainsi que celui du 18 février, inséré dans le journal de mars qui a été reçu ce jour.

Ces procès-verbaux sont adoptés sans observation.

NOMINATION ET PRÉSENTATION DE MEMBRES TITULAIRES.

M. le Président annonce que les candidatures présentées à la dernière séance n'ont soulevé aucune objection. En conséquence, MM. G. BOURGIN, Henry GERMAIN-MARTIN, la Chambre syndicale des Propriétés Immobilières de la Ville de Paris, représentée par M. TRUTIE DE VARREUX, Edmond CAURIER, FROISSARD et TAVERNIER sont nommés membres titulaires.

D'autre part, M. le Président fait connaître qu'il a reçu pour la Société, les demandes d'admission suivantes, au titre de membres titulaires :

M. Jean BERTHELOT, ancien élève de l'École polytechnique, sous-chef de l'Exploitation du Chemin de fer de P.-O., 17, rue Delambre (14^e), présenté par MM. Bernard et Barriol.

M. VICTOR DE MARCE, conseiller-maître à la Cour des Comptes, 3, boulevard

de la Tour-Maubourg (7^e), présenté par MM. Albert Delatour et Gabriel Delamotte.

M. Henry HORNBOSTEL, docteur en droit, avocat à la Cour, assistant des Études économiques et statistiques à la Faculté de Droit de Paris, 11, rue Chasseloup-Laubat (15^e), présenté par M^{lle} Benoit et M. Barriol.

M. Jean WEILLER, docteur en droit, diplômé de l'École libre des Sciences politiques, assistant des Études économiques et statistiques à la Faculté de Droit de Paris, 26, rue Vineuse (16^e), présenté par M^{lle} Benoit et M. Barriol.

M. Germain WATRIN, docteur en droit, Cité Universitaire, boulevard Jourdan (14^e), présenté par M^{lle} Benoit et M. Barriol.

M. Marcel DANIEL, chef de service à la Compagnie « La Nationale-Risques divers », rédacteur en chef du journal *La Semaine*, professeur à l'Institut des Finances et des Assurances, 15 bis, rue Laffitte (9^e), présenté par MM. G.-M. Hamon et Barriol.

Conformément à l'usage, il sera statué sur ces candidatures à la prochaine séance.

COMMUNICATION DE M. LE SECRÉTAIRE GÉNÉRAL ET PRÉSENTATION D'OUVRAGES.

M. le Secrétaire général annonce qu'il a reçu pour la Société, un certain nombre d'ouvrages dont il donne l'énumération et dont la liste complète sera insérée dans un prochain numéro du Journal.

Il fait une mention spéciale des ouvrages suivants :

Le mouvement de la population dans les départements de l'Isère, du Rhône et de la Gironde, de notre collègue M. CALLON, qui continue son étude si intéressante sur les départements français.

Almanach financier, 1931, 64^e année, de notre collègue M. Georges LANUSSE.

COMMUNICATION DE M. JEAN BERTHELOT : « LE ROLE DU RÉSEAU D'ORLÉANS DANS LE RAVITAILLEMENT PARISIEN ».

M. le Président donne ensuite la parole à M. Jean BERTHELOT pour le développement de sa communication, dont le texte est inséré dans le Journal de mars.

M. le Président adresse tous ses remerciements à M. BERTHELOT, qui nous a montré l'importance que joue dans l'alimentation de Paris la compagnie d'Orléans, grâce aux efforts de M. Richard BLOCH, si heureusement poursuivis depuis par ses successeurs.

M. BERTIN demande la parole.

Il désire savoir de l'orateur de quelle distance maximum viennent les wagons-citernes de lait en usage sur le P.-O. destinés à la capitale. M. BERTIN pose cette question afin de savoir dans quelle mesure étaient justifiées les craintes des fermiers anglais qui se sont montrés très opposés à la construction du tunnel sous la Manche, lors de l'enquête gouvernementale de 1929-1930, parce qu'ils redoutaient de voir leur marché envahi par le lait français transporté dans des réservoirs spécialement construits. Il indique à titre de renseignement que la distance de Paris à Londres par le tunnel sous la Manche serait environ de 466 kilomètres (1), ce qui, d'ailleurs, laisse en dehors la question d'une importation en provenance des régions du Nord de la France.

M. BERTHELOT est d'accord pour reconnaître que cette distance de 466 kilomètres doit actuellement être considérée comme un maximum pratique.

(1) D'après les renseignements fournis ultérieurement par M. BERTIN, la Commission gouvernementale du Tunnel sous la Manche a conclu dans son rapport, paragraphe 114 :

« En ce qui concerne le lait, il résulte des avis dont nous nous sommes entourés, qu'à moins de prix de transport par la route du Tunnel sensiblement inférieurs à ceux actuels, le Tunnel ne pourrait favoriser l'exportation étrangère à cause du capital engagé pour ce genre de commerce, à cause de la plus grande longueur du parcours, à cause en fin de la faible différence du prix de vente en gros du lait en Angleterre et sur le Continent. »

M. GUILLAUMIN précise que pendant la guerre, du lait originaire de la Creuse a été transporté à Paris dans des pots métalliques; ce qui correspond à un parcours de 420 kilomètres.

M. PERNOT remarque qu'on dispose pour le transport de cette denrée du laps de temps situé entre 17 et 2 heures, et que, par conséquent, on pourrait à la rigueur faire venir le lait de régions plus lointaines.

M^{lle} BENOIT demande quelques précisions sur la concurrence possible de la route et du rail. Elle signale qu'aux États-Unis, les deux tiers des primeurs et des fruits et la presque totalité du lait sont transportés par route. Dans ces conditions, n'y a-t-il pas à craindre pour l'avenir une concurrence plus redoutable pour le rail qu'elle ne l'est actuellement.

M. BERTHELOT répond qu'en effet sur de courtes distances (100 kilomètres par exemple), cette concurrence est sensible.

M^{lle} BENOIT remarque qu'aux États-Unis, les camions effectuent des transports dépassant la longueur de nos plus grandes lignes.

Le problème n'est pas le même qu'en France, dit M. BERTHELOT. Au surplus, la vitesse moyenne commerciale est inférieure en Amérique à la moyenne réalisée par nos trains et le prix comparativement plus élevé des tarifs de chemins de fer en Amérique permet à la concurrence automobile de se développer plus facilement en Amérique qu'en France.

Dans un autre ordre d'idées, M^{lle} BENOIT demande ce qu'on a voulu entendre en parlant de la standardisation des fruits. S'agit-il de réduire le nombre des espèces.

M. BERTHELOT répond que cette standardisation doit être multiple. Les Réseaux s'efforcent de réaliser celle des emballages, c'est un point intéressant, mais il reste à standardiser les variétés et les calibres. Il faut que le producteur français s'arme pour répondre aux efforts de l'étranger.

M. le Président signale l'intérêt qu'il y a pour de grands restaurants populaires, par exemple, à obtenir des produits standardisés répondant aux désirs de la clientèle.

M. BERTHELOT fait remarquer que cela permet en même temps d'obtenir des prix de revient rigoureux. Quoi qu'il en soit, les réseaux seront récompensés de leurs efforts s'ils aboutissent, comme premier résultat, à faire que les producteurs soignent les arbres fruitiers trop souvent délaissés dans notre pays.

M. GUILLAUMIN insiste sur la nécessité d'une telle campagne. On a signalé en effet à un récent Congrès de standardisation qu'une moyenne de 60 à 70 % des pommes de notre pays étaient véreuses; il en résulte que notre marché est envahi de pommes étrangères bien présentées.

Le général RAYNAL souligne que la très intéressante communication de M. BERTHELOT montre clairement l'importance et la complexité des efforts que nécessitent aujourd'hui, de la part d'une grande Compagnie de Chemins de fer, la création et le développement d'un trafic : propagande dans les milieux producteurs, mise en service d'un matériel roulant spécialisé, aménagement des gares, construction d'entrepôts, parfois même, participation financière dans des sociétés commerciales. Dans cet ordre d'idées, il demande à M. BERTHELOT si, pour le cas particulier du trafic des bananes, la Compagnie d'Orléans n'est pas amenée à s'intéresser au transport maritime lui-même. C'est, en effet, par la création d'énormes flottes de vapeurs spécialisés que les États-Unis et l'Angleterre sont arrivés à réaliser le transport massif et à bas prix des bananes de l'Amérique centrale, de la Colombie, des Antilles, des Canaries. La Guinée française et, presque sûrement, le Sous-Marocain, réunissent les conditions nécessaires pour arriver également à une production intensive qui trouverait en France un écoulement assuré.

M. BERTHELOT répond qu'il existait une flotte appartenant au P. O., mais elle a dû être liquidée. Par ailleurs, il faut non seulement une flotte, mais il faudrait que les ports coloniaux soient équipés d'une façon moderne, avec entrepôts isothermes, quais de débarquement permettant une manutention rapide, et

surtout une ligne offrant des départs fréquents et réguliers, Il signale le cas d'un planteur ayant fait en Guinée de très gros efforts pour créer des plantations de bananes, et qui éprouve de grosses difficultés pour faire transporter les 8.000 à 9.000 tonnes qu'il produit.

M. TRAPES demande, étant donné les chiffres très bas qui ont été produits au sujet du coût de transport de certaines marchandises, comment il se fait que les réseaux puissent craindre la concurrence automobile.

M. BERTHELOT répond que le transport automobile n'est pas grevé des lourdes charges provenant d'importantes immobilisations, de l'entretien des voies qu'il utilise et de l'impôt sur les transports. Le transport automobile peut donc être effectué à des tarifs également abordables. D'autre part, il bénéficie de la souplesse de ses horaires ; enfin, la marchandise évite la double manutention en gare au départ et à l'arrivée, ce qui constitue un avantage appréciable aux petites distances.

Les Réseaux cherchent en particulier à établir, pour lutter contre cette concurrence, des tarifs de transport de domicile à domicile, mais l'homologation de ces tarifs se heurte généralement à des difficultés. L'action de l'État, compréhensible quand les Réseaux bénéficiaient d'un monopole de fait, n'est plus actuellement complètement justifiée. Il est certain que si les Réseaux étaient moins entravés dans leur action, ils pourraient lutter plus efficacement contre la concurrence automobile, qui est une des causes de leur déficit actuel.

M. TRAPES souhaite avec l'orateur que, dans ces conditions, une plus grande souplesse, soit apportée au régime des Chemins de fer français.

M. le Président félicite vivement M. BERTHELOT de son brillant exposé et remercie les divers orateurs qui ont permis une discussion très intéressante.

La séance est levée à 22 h. 55.

Le Secrétaire général,
A. BARRIOL.

Le Président,
A. AUPETIT.
