

JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

A. LEGOYT

Notices statistiques sur la ville de Londres

Journal de la société statistique de Paris, tome 2 (1861), p. 25-43

http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1861__2_25_0

© Société de statistique de Paris, 1861, 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.



PREMIÈRE PARTIE. — TRAVAUX DE LA SOCIÉTÉ,

I.

Notices statistiques sur la ville de Londres.

Lorsque l'étranger visite Londres pour la première fois, les trois faits les plus considérables qui appellent tout d'abord son attention, sont : 1° la grandeur des proportions en toute chose, mais surtout en ce qui concerne les rues, les places et les parcs. On sent qu'aucune enceinte fiscale ou fortifiée n'arrête le développement de cette ville gigantesque, qu'un économiste français a justement appelé une *province couverte de maisons*, et ne l'oblige, comme Paris, Vienne ou Berlin, à prendre en hauteur ce qui lui manque en superficie ; 2° l'immensité de la circulation en piétons, voitures et chevaux et la rapidité prodigieuse de cette circulation. C'est en effet un spectacle caractéristique que cette marche hâtive, pressée, haletante, d'individus sans nombre se rendant à leur destination sans s'arrêter aux incidents, aux curiosités, aux distractions de toute nature répandus à profusion sur leur route. Tous, en outre, ont cet aspect grave et réfléchi qui indique le travail incessant de la pensée sous l'aiguillon de l'intérêt. 3° la facilité merveilleuse avec laquelle l'ordre est maintenu dans cette fourmillière de 2 1/2 millions d'hommes toujours en quête d'assurer, par les moyens les plus divers, le pain du jour ou du lendemain.

A ces divers points de vue, Londres n'a rien de commun avec les autres capitales de l'Europe. Sa physionomie est, au plus haut degré, celle d'une ville d'affaires. Tout y est triste et sombre, les hommes et le climat. Quand la pluie, l'éternelle pluie, ou les épais brouillards de la Tamise ne dérobent pas la vue du ciel, il disparaît sous les matières noires et fuligineuses que vomissent ses trois cent mille maisons ! Aussi, tout ce qui peut fuir Londres, s'empresse de le quitter. L'opulent négociant de la cité, une fois la journée finie, court chercher un asile à la campagne. Le Parlement clos, l'aristocratie abandonne en toute hâte ses hôtels pour se rendre dans ses châteaux ou dans les villes de bains de l'Europe. Les classes moyennes elles-mêmes, depuis l'établissement des voies rapides et à bon marché, s'abattent sur le continent par bandes nombreuses, allant chercher, en France ou en Italie, ces splendeurs du climat, cette vive et ardente sociabilité, ce goût passionné et éclairé des arts, des lettres, des jouissances de l'esprit sous toutes ses formes

qui font défaut en Angleterre ; mais surtout à Londres. En un mot, on n'habite Londres que pour s'enrichir, et le but atteint, on va jouir ailleurs de sa fortune.

Et cependant l'aspect de Londres a quelque chose de grandiose, qui laisse dans l'esprit une ineffaçable impression. Cette ville est comme une pompe aspirante d'une puissance indéfinie, qui attire à elle tout ce que le monde entier produit d'échangeable. Débouché immense, infatigable, toujours prêt, toujours béant, Londres amoncelle sans relâche dans les caves de ses docks des masses énormes de produits que le commerce vient chercher à toute heure pour les livrer à la consommation. C'est pour Londres que les placers de San Francisco, de Victoria et de la Colombie sont exploités jour et nuit, au mépris des plus cruelles privations. C'est pour Londres que l'Australien ou le Zélandais tond ses innombrables troupeaux. C'est pour Londres que le nègre ou le coolie cultive, sous le feu d'un soleil dévorant, la canne à sucre et le colonnier. C'est pour Londres que la caravane traverse péniblement le désert, allant chercher au loin la poudre d'or et l'ivoire. C'est pour Londres que l'Indou de Cachemire, courbé sur son métier, prépare ces incomparables tissus dans lesquels on ne sait qu'admirer le plus, ou de l'éclat, de la variété, de l'harmonie des couleurs, ou de la merveilleuse richesse du dessin, ou de la solidité de la trame. Et sans aller si loin, c'est pour Londres que, sur notre continent, nos plus beaux fruits mûrissent, nos fleurs les plus parfumées s'épanouissent au soleil. Les plus précieux produits de notre agriculture ou de notre horticulture vont chercher à Londres, depuis la suppression des droits de douanes, le prix élevé dont nous avons cessé de pouvoir les payer.

Londres, enrichi par le commerce, est devenu le grand réservoir où viennent puiser les gouvernements de deux mondes qui veulent emprunter. Sous ce rapport, il est, dans une grande mesure, l'arbitre de la paix et de la guerre. Sa bourse s'ouvre-t-elle, les hostilités commencent ; se ferme-t-elle, elles s'arrêtent. C'est Londres qui a prêté 20 milliards au gouvernement anglais pour soutenir, contre la France du premier Empire, la lutte colossale que l'on sait. Il les prêterait encore, si la même calamité venait à fondre sur l'humanité. On a calculé que, sur les 40 milliards dont se compose la dette des grands et petits États, Londres en a fourni les deux tiers. Aussi les intérêts de ces dettes y sont-ils tous payables. C'est à Londres que les grandes compagnies financières en voie de formation, vont chercher tout ou partie de leur fonds social. C'est à Londres que les inventeurs de tous les pays vont demander des capitalistes. C'est sur Londres que toutes les lettres de crédit sont données aux voyageurs se rendant en Europe. Toutes les mines des deux mondes sont dans les mains des financiers de Londres. Il n'est peut-être pas un seul des grands travaux publics de l'Europe, qui se soit fait sans leur concours. Et cependant, malgré ces immenses avances à tous les pays, à tous les intérêts, à toutes les causes, à tous les partis, vaincus ou triomphants, Londres conserve encore assez de ressources pour créer à l'intérieur des compagnies de commerce ou d'industrie, au capital moyen annuel de 1,500 millions!.....

Londres ne se borne pas à être le grand, l'universel banquier ; il garantit encore toutes les valeurs contre les risques de toute nature. C'est en effet l'*Emporium* de l'assurance sous toutes les formes : incendie, sinistres maritimes, accidents de chemin de fer, jusqu'aux conséquences pour les familles de la perte de leurs chefs, jusqu'à la mort, enfin, Londres assure toutes choses et à des conditions que l'on ne trouve pas sur le continent.

Londres est le point du globe d'où l'on rayonne le plus facilement sur le monde entier, soit par les services de navigation attachés à son port, soit par ses chemins de fer qui, en quelques heures, portent le voyageur à tous les ports anglais de quelque importance et de là sur tous les points connus des deux hémisphères.

Londres est la ville la plus promptement et la plus sûrement renseignée. Par ses lignes télégraphiques sous-marines, elle communique déjà instantanément avec une grande partie de l'Europe, conjurant ainsi les inconvénients de sa position insulaire. Bientôt, selon toute probabilité, le même fil électrique la reliera aux plus importantes régions transatlantiques. Par les innombrables correspondants, volontaires ou salariés, de ses journaux, elle est devenue le centre des informations les plus précises, les plus étendues. Par son Lloyd, elle connaît jusqu'au plus petit navire qui a quitté, pour une opération de commerce, le port le plus obscur. Elle sait où il va, ce qu'il porte, quel est l'homme qui le commande. Penchée sur la carte des mers, elle le suit dans tous ses mouvements et apprend, la première, l'époque de son retour, la cargaison qu'il rapporte et, si la mer le dévore en route, l'heure de son naufrage.

C'est qu'en effet ses plus chers, ses plus grands intérêts sont engagés dans la navigation. C'est par elle qu'elle exerce sur tous les produits du globe cette irrésistible attraction dont nous avons parlé ; c'est par elle qu'elle est devenue ce marché inépuisable où tous les pays viennent vendre ou acheter, laissant aux intermédiaires de ce trafic immense des bénéfices multipliés qui, en quelques années, se traduisent par des fortunes énormes, inconnues sur le continent.

Et cependant, les documents statistiques sur Londres sont rares, surtout les documents officiels. Il est vrai que cette ville, au lieu d'être administrée, comme Paris, Vienne, Berlin ou Madrid, par une municipalité unique, se subdivise en 186 paroisses, ayant chacune son individualité communale. Seuls, les grands travaux publics, c'est-à-dire ceux qui doivent s'étendre sur une partie plus ou moins considérable de Londres, sont placés, depuis quelques années, sous la direction d'un comité ou conseil général (*Board of metropolitan works*), composé de délégués périodiquement élus par les paroisses. Toutefois la juridiction de ce conseil ne s'étend pas sur la Cité, qui a conservé, jusqu'à ce jour, la plus grande partie de ses vieilles franchises municipales.

Londres n'a pas d'octroi, et, d'un autre côté, les objets de consommation alimentaire ou autres venant de l'étranger, par la voie de mer, ou y entrent en franchise, ou ne font que traverser la ville pour se rendre, par les chemins de fer et les canaux, à d'autres destinations. On ne sait donc pas au juste comment et dans quelle mesure il est satisfait aux besoins de cette immense agglomération.

L'industrie et le commerce n'y ont jamais été l'objet d'une enquête quelconque. Tout au plus les inspecteurs du travail des enfants dans les manufactures ont-ils recueilli quelques rares renseignements sur les usines soumises à leur surveillance dans les trois comtés sur lesquels s'étend, pour les absorber un jour entièrement, l'immense et toujours progressive métropole.

On ne sait rien non plus de la situation financière des paroisses de Londres. La Cité seule publie annuellement un compte-rendu de ses recettes et de ses dépenses ; mais l'extrême brièveté, l'extrême concision de ce document rendent tout simplement impossible une étude sérieuse de l'emploi des deniers de cette ville de 180,000 âmes.

Les institutions de bienfaisance et de prévoyance de Londres sont peu connues. Quelques caisses d'épargne, quelques sociétés de secours mutuels, envoient aux journaux un résumé de leurs opérations annuelles ; mais c'est le petit nombre. Quant aux indigents que les paroisses secourent chaque année soit à domicile, soit dans les maisons de travail (*workhouses*), on n'en sait que très-imparfaitement le nombre.

Le mouvement de la population est, au contraire, l'objet de publications intéressantes, destinées à faire connaître les résultats des dénombremens décennaux et du relevé annuel de l'état civil. Mais ce sont, avec les comptes-rendus du commerce extérieur du port de Londres, les seules statistiques officielles importantes que nous possédions sur cette ville.

Malgré cette pénurie de documents, il nous a paru qu'il était possible, dès à présent, de jeter quelques lumières sur certains côtés de la situation économique de Londres, et qu'il pouvait notamment être de quelque intérêt de reproduire, soit les données réelles, sérieuses, recueillies à ce sujet, par quelques statisticiens accrédités, soit même leurs simples évaluations, toujours basées sur des observations faites avec soin et bonne foi.

Superficie et population. — Londres est situé sur la rive nord de la Tamise, à 75 kilomètres au-dessus de son embouchure et à 24 kilomètres du point du fleuve où la marée cesse de se faire sentir. La superficie occupée par cette ville n'est pas exactement connue, parce qu'elle s'agrandit sans relâche et sans obstacle. En 1831, elle était évaluée à 21,500 acres (12,726 hectares). En 1851, les statistiques officielles la portent à 78,029 acres (31,576 hect.).

La population de Londres s'est accrue ainsi qu'il suit, de 1801 à 1851 :

Années.	Population recensée.	Accroissement absolu par an.	Accroissement p. 100.
1801	958,863	»	»
1811	1,138,815	17,995	1.88
1821	1,378,947	24,013	2.11
1831	1,654,994	27,605	2.00
1841	1,948,417	29,342	1.77
1851	2,362,236	41,382	2.12

Voici, comme élément de comparaison, les proportions d'accroissement, aux mêmes périodes, de la population de l'Angleterre (pays de Galles compris) :

Années.	Population recensée.	Accroissement absolu par an.	Accroissement p. 100.
1801	9,156,171	»	»
1811	10,454,529	129,836	1.41
1821	12,172,664	171,814	1.64
1831	14,051,986	187,932	1.54
1841	16,035,198	198,321	1.41
1851	18,054,470	201,897	1.25

Ainsi, pour l'Angleterre, la proportion d'accroissement va constamment diminuant de 1821 à 1851. Pour Londres, un mouvement analogue se dessine de 1821 à 1841 ; mais, dans la dernière période décennale, et probablement par suite des progrès de l'immigration que favorise le développement du réseau des voies ferrées, la population prend un élan d'une rapidité inconnue jusque-là.

On va voir que l'accroissement de la population de Paris présente également des irrégularités très-marquées.

Année.	Population recensée.	Accroissement absolu par an.	Accroissement p. 100.
1801	546,856	—	—
1811	622,636	7,578	1.39
1831	785,862	8,161	1.31
1841	935,261	14,940	1.90
1851	1,053,897	11,864	1.26

Londres a vu sa population doubler en 40 ans ; Paris en 50 ans. On a calculé que, si la population de Londres continuait à s'accroître dans la proportion constatée dans la première moitié de ce siècle, elle s'élèverait, en 1951, à 10,396,857 habitants, occupant une superficie de 70,000 hectares. Le nombre des femmes est supérieur, à Londres, à celui des hommes. Le rapport qui était, en 1801, de 119.00 femmes pour 100 hommes, est descendu graduellement à 113.48 en 1851. A Paris, le rapport sexuel a oscillé ainsi qu'il suit :

1831	102.74
1836	94.61
1846	93.91
1851	97.86

Nous croyons que, s'il était fait distraction de la garnison, on trouverait également à Paris, à toute époque, un plus grand nombre de femmes que d'hommes.

Si l'on pouvait être certain que l'état civil est tenu à Londres avec la même exactitude qu'à Paris, la comparaison du mouvement des naissances, des mariages et des décès entre les deux capitales donnerait lieu à des rapprochements pleins d'intérêt. Mais nous avons lieu de craindre qu'il n'en soit pas ainsi, particulièrement en ce qui concerne les naissances (les naissances naturelles surtout) et les décès. Il importe de savoir, en effet, que la loi qui, depuis 1836, a organisé en Angleterre l'état civil laïque, ne rend pas obligatoire, sous une sanction pénale, comme en France, la déclaration des actes dont elle a prescrit l'enregistrement. De là, la possibilité, la probabilité même d'omissions plus ou moins considérables et qui doivent surtout porter sur les décès d'enfants en très-bas âge, l'importance, à divers points de vue, de la déclaration de cette catégorie de décès, n'étant pas encore généralement appréciée. Si la loi ne punit pas l'absence de déclaration du fait même de la naissance ou du décès, à plus forte raison n'oblige-t-elle pas à faire connaître si l'enfant dont la naissance est déclarée, est ou non légitime ; et, dans ce cas, on comprend que la mère, sous l'influence d'un sentiment facile à apprécier, dissimule fréquemment la véritable origine du nouveau-né.

C'est sous le bénéfice de ces observations que nous allons rapprocher les relevés de l'état civil des deux villes. Ce rapprochement comprendra deux périodes de sept ans, l'une de 1845 à 1851, l'autre de 1852 à 1858.

Périodes.	NOMBRE MOYEN ANNUEL des			POPULATION moyenne.	NOMBRE D'HABITANTS pour			NOMBRE d'enfants par mariage.					
	Mariages.	Naissances.	Décès.		1 Mariage.	1 Naiss.	1 Décès.						
Londres	{ 1845-51	22,741	71,565	55,409	2,155,327	94.8	30.1	38.9	3.2				
	{ 1852-58	26,119	85,706	61,545	2,648,000	101.4	30.9	43.0	3.15				
Paris.	{ 1845-51	10,131	32,043	30,982	1,053,580	104.0	32.9	34.0	2.12				
	{ 1852-58	11,300	35,903	33,386	1,174,346	100.3	32.7	35.2	2.10				
Périodes.	SUR 100 MARIAGES combien ont été con- tractés entre			POUR 100 NAISSANCES de filles combien de nais- sances de garçons ?			POUR 100 décès de femmes combien de décès d'hommes ?			POUR 100 DÉCÈS combien de naissances ?			
	célibat.	veufs et célibat.	veufs et veuves	SUR 100 NAISSANCES combien étaient			Naissances			Total.			
				légitimes.	naturell.	natur.	légit.	Total.	Masc.	Fém.	Total.		
Londres	{ 1845-51.	80.65	14.54	4.81	96.00	4.00	103.8	102.9	103.8	101.7	130.4	122.2	129.1
	{ 1852-58.	80.53	14.75	4.72	95.91	4.09	103.8	104.5	103.8	103.2	139.7	138.8	139.3
Paris.	{ 1845-51.	78.14	18.58	3.28	67.10	32.90	103.7	103.8	103.7	101.1	104.1	102.1	103.3
	{ 1852-58.	81.74	14.76	3.50	68.28	31.72	103.7	102.4	103.3	100.5	109.0	106.1	107.5

De l'une à l'autre période, on constate à Londres un accroissement considérable des naissances, mariages et décès, résultat d'un accroissement correspondant de la population. Il est de 14.85 p. 100 pour les mariages, de 19,76 p. 100 pour les naissances et de 11.07 p. 100 seulement pour les décès. — En supposant que la population que nous avons calculée (d'après la base admise par la statistique officielle d'une augmentation de 1,000 habitants par semaine ou de 52,000 par an), est bien la population réelle, on est autorisé à penser que, de 1845-1851 à 1852-1858, le nombre proportionnel des mariages, des naissances et des décès a diminué. La diminution serait surtout très-sensible en ce qui concerne la mortalité.

Si la fécondité générale s'est légèrement affaiblie, il en est autrement de la fécondité légitime (nombre d'enfants par mariage) qui s'est élevée de 3.2 à 3.15. On serait frappé du petit nombre des naissances naturelles constatées à Londres (4 p. 100 naissances), si l'on ne savait, de l'aveu même des préposés à l'enregistrement civil, que bon nombre d'enfants illégitimes ou ne sont pas déclarés du tout, ou ne le sont pas comme tels. Peut-être y aurait-il lieu d'ajouter que bon nombre d'enfants nés hors du mariage, sont déclarés comme légitimes. Les rapports de l'état civil dans le mariage n'ont pas varié. Il en a été de même, sauf (et pour des raisons qui nous sont inconnues) en ce qui concerne les enfants légitimes, du rapport-sexuel dans les naissances. Les décès masculins se sont accrus par rapport aux décès féminins, ce qui semble indiquer un accroissement correspondant de la population masculine. Quant au rapport de la mortalité à la fécondité, il a dû s'abaisser, par suite du fait de la diminution du nombre des décès à égalité de naissances.

On constate des faits à peu près semblables pour Paris.

Ainsi le nombre absolu des mariages s'y est accru de 11.53 p. 100 ; celui des naissances de 12.04, et celui des décès seulement de 7.76. Cette dernière proportion est sensiblement plus favorable qu'à Londres. Relativement à la population, nous constatons également un accroissement des mariages et une diminution des décès. Quant à la fécondité générale et légitime, elle est restée à peu près la même. Il est remarquable que le nombre relatif des naissances naturelles (en apparence si supérieur à celui que la statistique officielle attribue à la ville de Londres) a diminué de l'une à l'autre période : il est descendu de 32.90 à 31.72 p. 100. C'est probablement la conséquence de l'accroissement des mariages. On pourrait aussi en chercher la cause, ainsi que celle de la diminution de la mortalité, dans les grandes mesures d'édilité publique prises à Paris, et, par suite desquelles une forte partie de la population ouvrière (qui donne le plus de décès et de naissances naturelles) s'est vue obligée d'émigrer dans la banlieue. Les rapports de l'état-civil des mariés ont éprouvé à Paris un changement assez marqué. Les mariages de garçons et filles se sont accrus, tandis que ceux des veufs et filles ou veuves et garçons sont devenus moindres. Peut-être l'explication de ce fait est-elle dans l'affaiblissement de la mortalité générale, et par conséquent, dans un plus petit nombre de veufs et veuves. Quant aux unions entre ces derniers, elles sont restées relativement les mêmes. Le rapport sexuel dans les naissances s'est affaibli pour les enfants légitimes alors qu'il s'élevait à Londres ; des deux côtés, le sens de cette modification nous échappe. Le rapport sexuel dans les décès tend à l'égalité à Paris. Ici, comme à Londres, la diminution des décès a fait abaisser le rapport de la mortalité à la fécondité.

Maintenant, si l'on compare de plus près les deux villes (nous raisonnons toujours dans l'hypothèse d'une exactitude égale des relevés des deux états civils), on remar-

que entre elles, au point de vue du mouvement de la population, les différences ci-après qui se rapportent à la période la plus récente : 1^o Paris a plus de mariages, et une fécondité soit générale, soit légitime, moindre que Londres ; 2^o malgré cette moindre fécondité, et le fait bien connu qu'un grand nombre d'enfants nés à Paris meurent en nourrice dans les campagnes, Paris a une mortalité très-supérieure à celle de Londres ; 3^o les mariages de célibataires et des veufs et veuves sont plus nombreux à Londres ; 4^o la prédominance masculine dans les décès est plus caractérisée dans cette dernière ville ; 5^o l'excédant des naissances sur les décès y est supérieur dans une proportion très-considérable.

Toutefois la mortalité parisienne, comparée à celle de Londres, est en réalité moindre qu'elle ne paraît l'être. Il importe de savoir, en effet, que les dénombrements des deux villes qui ont servi de base à nos populations calculées, n'ont pas été effectués dans des conditions identiques. A Londres (comme dans toute l'Angleterre) ce ne sont pas seulement les habitants domiciliés que l'on a recensés, mais encore tous les *individus ayant passé, dans cette capitale, la nuit qui a précédé le dénombrement*, c'est-à-dire toute la population flottante. A Paris, au contraire (comme dans le reste de la France), les individus présents dans la commune pour *affaires ou plaisirs*, ont été exclus du dénombrement. On comprend toute la portée, au point de vue du coefficient de mortalité, de cette différence dans les deux manières d'opérer. La conséquence, en effet, est celle-ci, c'est que tandis que, pour Paris, nous avons attribué à la population *domiciliée seulement* les décès de la population *totale*, à Londres, nous avons rapporté à la population totale les décès de la population totale. Maintenant dans quelle mesure faudrait-il relever la population de Paris pour rendre la comparaison possible ? C'est ce que nous ignorons.

Maisons. — On a recensé à Londres, en 1841 et 1851, le nombre ci-après de maisons :

	MAISONS		
	habitées.	non-habitées.	en construction.
1851	305,933	16,643	4,815
1841	262,744	11,325	4,032

Le nombre des familles, en 1851, étant de 533,580, il y avait à Londres, à cette date, 7.72 habitants par maison habitée, 4.42 personnes par famille et 1.74 famille par maison. La population spécifique était de 75 habitants par hectare. A Paris, on a recensé en 1851, 1,053,897 personnes répandues sur une superficie de 3,402 hectares et occupant 29,965 maisons. C'est 309 habitants, 8.8 maisons par hectare (à Londres, 10) et 35 habitants par maison. Cette grande différence d'agglomération entre les deux villes conduit à supposer qu'il existe à Londres de vastes espaces non bâtis et que les maisons y sont moins élevées qu'à Paris. En fait, d'une part, il existe au sein de cette capitale, sept grands parcs que l'on a justement appelés les *poumons de Londres*, et de l'autre, les maisons y ont rarement plus de deux étages. Ajoutons que, dans les classes aisées, chaque famille est propriétaire ou au moins locataire, en vertu d'un bail à long terme, de celle qu'elle habite. On comprend que cette double circonstance doit exercer une influence sensible sur la salubrité respective des deux villes. On commence toutefois à construire à Londres des maisons à plusieurs étages comme à Paris et à Édimbourg. On en trouve, au besoin, la preuve dans ce fait que, tandis que l'accroissement de la population a été de 21 p. 100 de 1841 à 1851, celui des maisons habitées n'a pas dépassé 17 p. 100.

Il n'en est pas moins remarquable que le développement de la population de cette métropole exige près de 5000 constructions nouvelles tous les ans. Il est vrai que l'incendie en détruit un certain nombre chaque année ; mais ses ravages sont moins sensibles qu'on pourrait le croire dans une ville aussi considérable. C'est ce qui résulte du document officiel ci-après, indiquant la moyenne des incendies (feux de cheminée compris) et de leurs résultats, de 1833 à 1860 :

Périodes.	Maisons détruites.	Maisons très-endommagées.	Maisons légèr ^e endommagées.	Total des incendies.
1833-48.	26.4	194.2	433.5	654.1
1849-56.	26.7	273.9	618.»,	918.5
1860.	27.»,	395.»,	634.»,	1,056

On peut se faire une idée de la valeur des maisons de Londres d'après celle des constructions assurées contre l'incendie. Ces constructions, qui ne représentaient, en 1854, que les deux cinquièmes de leur nombre total, étaient estimées, d'après les polices d'assurances, à la somme de 4 milliards 191,000 francs. En supposant aux maisons non assurées une valeur moyenne égale, ce serait, pour les 305,000 habitations construites ou en construction, louées ou à louer, un capital de plus de 10 milliards !

Consommations. — Les statisticiens anglais les plus hardis ont seuls essayé d'en évaluer l'importance. C'est qu'en l'absence d'une enquête officielle, les éléments d'une pareille évaluation manquent à peu près complètement. Nous trouvons dans l'article LONDRES de la dernière édition de l'*Encyclopédie britannique* (1857), la statistique suivante des diverses consommations alimentaires de cette ville en 1851 :

Froment	7,080,000 hect.	Gibier	1,807,000 pièces.
Bœufs	240,000 têtes.	Poissons frais et sec.	220,000,000 kil.
Moutons	1,700,000 <i>id.</i>	Huitres.	309,935 barils.
Veaux.	28,000 <i>id.</i>	Pommes de terre . .	150,000,000 kil.
Viande dépécée et viande salée	Mémoire.	Choux	50,000,000 kil.
Porcs	35,000 têtes.	Oignons.	700,000 kil.
Lard et jambons et autre charcuterie.	Mémoire.	Pommes	725,500 boiss.
Volaille	3,748,000 pièces.	Œufs venant de l'é- tranger seulement.	75,000,000
		Lait (il est produit par)	13,000 vaches.

Ces évaluations nous paraissent, pour plusieurs articles, beaucoup au-dessous de la vérité. Leur auteur paraît croire notamment que la consommation de la viande est bornée aux animaux de boucherie vendus au grand marché de Smithfield, ce qui est une erreur. Mais, avant de citer d'autres autorités, indiquons, d'après les renseignements officiels, le nombre des têtes de bétail vendues, de 1842 à 1857, sur ce marché (aujourd'hui transporté à Holloway) :

	Bétail.	Moutons.		Bétail.	Moutons.
1841	166,922	1,310,220	1848	220,193	1,343,770
1842	175,343	1,438,960	1849	223,560	1,514,130
1843	175,333	1,571,760	1850	226,628	1,540,000
1844	184,524	1,609,130	1851	240,699	1,563,320
1845	192,890	1,441,980	1852	258,942	1,565,980
1846	199,558	1,457,220	1853	276,888	1,461,070
1847	223,101	1,441,190	1854	363,008	1,539,380

Voici quelques documents plus complets pour les 3 années suivantes :

	Bétail.	Veaux.	Moutons.	Porcs.
1855	272,916	27,370	1,552,920	37,705
1856	268,996	29,713	1,422,250	28,325
1857	272,843	29,406	1,391,960	25,030

La différence subite et considérable que l'on observe entre les chiffres de 1841 et ceux de 1842 s'explique par la suppression, en 1842, des droits de douane sur le bétail étranger. L'importation de ce bétail n'a pas cessé de s'accroître depuis cette époque jusqu'en 1853, année de son maximum; elle a fléchi assez sensiblement depuis.

Nous le répétons, les animaux de boucherie qui figurent au tableau ci-dessus, n'indiquent pas la consommation totale de Londres; il faut encore y joindre les viandes à la main vendues dans les marchés de Newgate, de Leadenhall, de Farringdon et de White-Chapel. Le *Quarterly-Review* (n° de septembre 1854), dans un travail sur les consommations de Londres dont les éléments paraissent avoir été puisés aux meilleures sources, donne, en tenant compte des approvisionnements de toute nature et de toute origine, l'estimation ci-après de cette consommation en 1853 :

Bétail.	Moutons.	Veaux.	Porcs.
483,388	2,140,393	132,976	159,052

En évaluant le rendement net en viande⁽¹⁾ du bœuf ou de la vache à 360 kilog., du veau à 68 kilog., du mouton à 38 et du porc à 40 kil., on trouve que Londres a consommé en 1853, au moins les quantités de viande ci-après :

Bétail.	Moutons.	Veaux.	Porcs.	Total.
kilogrammes.	kilogrammes.	kilogrammes.	kilogrammes.	kilogrammes.
174,019,680	81,334,934	9,042,368	6,362,080	270,759,062

Si l'on divise par la population cette quantité énorme de près de 271 millions de kilogr., le quotient attribué à chaque habitant de Londres une consommation moyenne de 109.8 kil. de viande.

La même année, la ville de Paris a consommé 65,242,694 kilog. de viande de boucherie et 45,532,399 kilog. de viande de porc; en tout 110,775,093 kilog. C'est, en moyenne, 103.5 kilog. par habitant. L'avantage est au profit de Londres, quoique dans une proportion en apparence peu sensible; mais en réalité, l'usage de la viande à Londres est, comparativement à Paris, plus répandu qu'il ne le paraît. Rappelons-nous, en effet, ce que nous avons dit plus haut de la différence dans le mode de recensement de la population des deux capitales, différence par suite de laquelle, nous possédons, pour Londres, une population totale complète, et pour Paris, une population domiciliée seulement. Il en résulte que le quotient de consommation est trop élevé pour la ville de Paris, dans une proportion que nous ne pouvons déterminer.

Le mémoire qui nous a fourni, pour Londres, le chiffre ci-dessus de consommation en viande, porte à 5,759,000 le nombre des pièces de gibier de plume et de volaille qui se débitent en moyenne par an, sur les divers marchés de cette métropole.

Le poids des végétaux vendus sur les mêmes marchés, en 1850, a été évalué par M. Braithwaite Pool, auteur d'un travail estimé sur l'alimentation de Londres, à 361,590 tonnes (de 1016 kilog.); celui des fruits à 45,030 tonnes; celui du poisson à

1. On a remarqué que, non-seulement le nombre des têtes de bétail vendues sur le grand marché métropolitain a doublé de 1750 à 1850, mais encore qu'il en a été de même du poids moyen de chaque animal. En 1710, d'après une évaluation de M. Davenant, le rendement net en viande des bœufs et vaches ne dépassait pas 370 livres (168 kil.); celui des veaux, 50 livres (23 kil.), et celui des moutons, 28 livres (13 kil.). De nos jours il est évalué ainsi qu'il suit :

Bœufs	363 kil.
Veaux	68
Moutons	38

230,000 tonnes, valant 50 millions. M. Mac Culloch évaluait, en 1854, à 40,000 le nombre de vaches nécessaires pour produire le lait et le beurre vendus en une seule année dans Londres.

La consommation de la bière y est énorme. D'après des calculs déduits de la quantité de malt employée annuellement par les principales brasseries de Londres, elle est d'environ 2 millions de *barrels* ou de 327 millions de litres; c'est 138 litres par habitant, d'après la population recensée en 1851. Deux brasseries seulement, celles de Barclay et Comp. et de Truman et Comp., en débitent chacune 50,000 gallons ou 227,000 litres par jour. On comptait à Londres, en 1853, 3,613 brasseries.

Cette ville absorbe, en outre de la bière, des quantités considérables de vins et de spiritueux, ainsi que l'atteste le nombre des débitants de ces boissons qui s'élève à près de 13,000 en 1853, non compris 7,180 cabaretiers. On y évalue la consommation du vin à 65,000 pipes (69,855 hectolitres), et celle des spiritueux à 2 millions de gallons (908,600 hectolitres).

Les blés et farines destinés à la consommation de Londres y étaient amenés, en 1849, par l'intermédiaire de 408 marchands ou négociants en grains. On comptait, à la même date, 2,256 boulangers et 474 pâtisseries. Le pain est vendu au poids et doit être pesé sous les yeux de l'acheteur. Son prix, librement fixé par les boulangers, varie assez notablement d'un quartier à l'autre. Il est plus élevé du quart au tiers dans les quartiers riches où la qualité est supérieure, que dans les quartiers habités par les classes ouvrières.

La houille et le coke sont les seuls combustibles de la ville de Londres. Le tableau ci-après donne la mesure de l'accroissement dont la consommation de la houille y a été l'objet par suite du développement rapide de l'éclairage au gaz, des immenses progrès de la marine à vapeur et de l'application de ce moteur à l'industrie. Les quantités sont en milliers de tonnes anglaises de 1016 kilog.

1822	1832	1842	1852	1857	1859
1,667	2,149	2,754	3,330	4,368	4,507

C'est d'une période à l'autre, un accroissement de près de 300 p. 100.

Les arrivages de la houille à Londres se répartissent ainsi qu'il suit entre les diverses voies de communication :

	Par mer (mill. de tonnes.)	Nombre des bâtiments.	Par canaux, chemins de fer et routes ordinaires (mill. de tonnes).
1852	2,919	12,035	411
1853	2,721	12,111	651
1855	3,016	10,734	1,162
1856	3,120	10,884	1,273
1857	3,133	10,441	1,235

Le transport par les chemins de fer a été, en 1853, de 630,000 tonnes, et par les canaux, de 21,644 seulement. Les 4 $\frac{1}{3}$ millions de tonnes anglaises (4,438,904 tonnes métriques) amenées à Londres en 1857, ne représentent que le quatorzième de la production totale du Royaume-Uni, évaluée d'après une moyenne déduite des années 1854-, 1855-, 1856, à 65,179,763 tonnes métriques, valant, sur le carreau de la mine, environ 400 millions de francs ou 6 fr. 25 c. la tonne. En supposant que les frais de transport, les droits de navigation et les bénéfices des intermédiaires doublent ce prix, la consommation de la houille à Londres représente une somme annuelle de 55 $\frac{1}{3}$ millions de francs.

On sait que la houille arrivant par mer, paye, au profit de la Cité, un droit d'octroi de 8 deniers (0 fr. 80 c. par tonne). Ce droit a rapporté, en 1854, un peu plus de 3 1/2 millions de francs.

Nous avons dit que l'accroissement de la consommation de la houille dans Londres est dû, en partie, aux progrès de l'éclairage au gaz. Voici quelques renseignements à ce sujet. L'éclairage est réparti entre 16 compagnies qui débitent, par année, entre 6 et 7 milliards de pieds cubes (anglais) de gaz. Leur capital social dépasse 80 millions de francs. On compte qu'à Londres, 360,000 becs environ brûlent de 12 à 13 millions de pieds cubes de gaz par nuit. Ce gaz est amené par des conduites ayant une longueur totale de 1,900 milles ou 3,058,297 mètres. En 1851, les compagnies vendaient le gaz au prix de 5 fr. 60 c. les mille pieds cubes. C'était le double quelques années avant. Nous croyons qu'une nouvelle réduction de prix a encore eu lieu depuis.

A Paris, les compagnies gazières étaient, en 1853, au nombre de six. Elles entretenaient, sous les rues, 446,300 mètres de conduites en fonte ou en plomb. Les services publics exigeaient 13,910 becs, consommant 14,470 mètres cubes de gaz par jour; les particuliers en consommaient 42,100 mètres cubes. La consommation totale était ainsi de 58,570 mètres cubes par jour ou de 21,378,050 par an. (*Monit.*, 14 juillet 1856.)

Cette analyse des principales consommations de Londres serait incomplète si nous n'y joignons quelques indications sur celle de l'eau. Ce sont des compagnies, au nombre de neuf, qui la distribuent à domicile. On évalue leur capital social à 75 millions. En 1850, ces compagnies desservaient 270,581 maisons, dont l'approvisionnement s'élevait par jour à 202 millions de litres, soit 746 litres par maison et 156 litres par habitant. En 1856, d'après un document parlementaire, le nombre des maisons desservies était de 328,561 et leur consommation journalière totale de 368 millions de litres ou de 1120 litres par maison. La longueur des conduites d'eau appartenant aux compagnies était de 3,357 kilom. Depuis 1852, et en vertu d'un acte du Parlement, elles sont tenues de puiser leurs eaux à une certaine distance en amont de l'endroit où se fait sentir la marée, et, par conséquent, fort loin des points du fleuve où se dégorgent les égouts de Londres. Cette disposition ne s'applique qu'à quatre des compagnies; les cinq autres s'approvisionnent à des sources ou à des cours d'eau autres que la Tamise.

A Paris, la distribution de l'eau sur toute la surface de la ville était faite, en 1854, par 2,032 appareils, fournissant (y compris les concessions particulières) 69,480,000 litres d'eau, soit environ 60 litres par jour et par individu. (*Monit.*, 14 août 1854.)

Le nombre des concessions aux particuliers n'était, en 1856, que de 7,338. Il est vrai qu'à la différence de Londres, où les fontaines sont extrêmement rares, on comptait, la même année, à Paris, 33 fontaines monumentales, 69 fontaines de puitsage, 1779 bornes-fontaines, 105 bouches d'eau sous trottoirs, 11 poteaux ou boîtes d'arrosage et 58 bouches d'incendie. (*Monit.*, 14 juillet 1856.)

Circulation.— Il existait à Londres, en 1811, environ un millier de fiacres circulant au prix de 1 shilling (1^{fr} 24^c) par mille (1609 mètres); en 1857, on en a recensé, en nombres ronds, 4,700 marchant au tarif de 6 deniers (0^{fr} 60^c) pour la même distance. En 1811, les voitures de place et les autres voitures publiques faisaient, en tout, 3000 voyages par jour; ce nombre est considéré comme ayant un peu plus

que décuplé en 1860. Seule, la compagnie franco-anglaise des omnibus de Londres (fondée en 1856 et qui, comme on sait, a absorbé toutes les compagnies rivales), reçoit 15 millions de francs par an pour le transport de 120,000 voyageurs par jour ou de 43 millions par an. On a calculé que les habitants de Londres dépensent, en frais de transport, 150,000 fr. par jour ou 50 millions par an.

La statistique du mouvement de la circulation sur le pont de Londres a donné, en mars 1859, les résultats suivants pour un espace de 24 heures :

Véhicules . .	{ Voitures de place	4,483
	{ Omnibus	4,286
	{ Grosses voitures	9,245
	{ Chevaux à la main ou montés	3,054
		21,068
Personnes. .	{ en voiture	60,836
	{ à pied	107,074
		167,910

Comme élément de comparaison, nous rappellerons qu'en 1860, des piqueurs des ponts et chaussées ont vérifié qu'il passait, en moyenne, par 24 heures, sur le nouveau pont au Change, le plus fréquenté de Paris après le Pont-Neuf, 103,210 piétons, 931 chevaux de selle ou bâtés, et 18,403 voitures de toute sorte. D'après une statistique publiée par M. Darcy, ingénieur en chef des ponts et chaussées, on a compté à Paris, en 1850, dans le même nombre d'heures (24), 9,070 colliers (voitures attelées) sur le boulevard des Capucines; 10,750 sur le boulevard des Italiens; 7,720 sur le boulevard Poissonnière; 9,609 sur le boulevard Saint-Denis; 5,856 sur le boulevard des Filles-du-Calvaire; soit, pour les cinq stations les plus fréquentées de Paris, une moyenne de 8,600 colliers. A la même date, on avait constaté une circulation de 4,300 colliers dans le faubourg Saint-Antoine, et de 8,959 dans l'avenue des Champs-Élysées.

Aux termes d'une évaluation officielle remontant à 1853, Londres serait sillonné, chaque jour, par 125,000 voitures de toute nature, dont 3000 cabs, 1050 omnibus, et 10,000 voitures particulières. Enfin 3000 voitures de chemin de fer y amèneraient chaque jour des voyageurs et des marchandises.

A Paris, on comptait en 1856, d'après un dénombrement fait par la préfecture de police, 5,490 voitures bourgeoises, dont 659 à 2 roues et 4,831 à 4 roues; 848 messageries, dont 210 de long cours et 638 du ressort de la préfecture de police; 359 voitures-omnibus; 117 voitures spéciales de chemin de fer; 1,288 voitures dites de grande remise et 2,924 sous remise; enfin, 2,454 voitures de place; en tout, 13,480 véhicules.

La Cité est la partie de Londres où la circulation des voitures et des piétons atteint le chiffre le plus élevé. Aux termes d'un rapport d'une commission parlementaire du 23 juillet 1855, «...environ 200,000 personnes entrent chaque jour dans la Cité par les différentes rues qui y conduisent, et 15,000 par la Tamise. Les omnibus seuls y font en moyenne, 7,400 voyages par jour. Le nombre des voyageurs se rendant aux divers embarcadères de chemins de fer que dessert le pont de Londres (situé, comme on sait, dans la Cité), ou en revenant, s'est élevé de 5,588,000 en 1848 à 10,845,000 en 1854.» D'après un autre relevé fait en 1860, par les soins du chef de la police de la Cité, il y entrerait, dans les 24 heures du jour et de la nuit, 706,621 personnes, dont le quart seulement pendant la nuit.

Aucun document officiel ne fait connaître le nombre et la superficie totale des rues et places sur lesquelles circule la population de Londres. D'après la nouvelle *Encyclopédie Britannique*, on compterait dans cette ville, 5,600 rues pavées ayant une longueur de 3,218,628 mètres. Le pavage de ces rues aurait coûté 350 millions de francs et son entretien exigerait une dépense annuelle de 45 millions.

En 1856, le nombre des voies publiques était, à Paris, de 1,474 ayant une longueur totale de 384,665 mètres et se divisant ainsi qu'il suit :

Nature des voies publiques.	Longueur.
27 avenues	11,190 ^m
24 boulevards	15,595
44 chemins de ronde	19,379
84 impasses	4,714
91 places ou carrefours . . .	6,814
36 quais	23,177
1,168 rues	303,796
Total égal	384,665

La surface de ces 1,474 voies publiques était de 5,462,000 mètres, dont 3,100,000 en pavé, 810,000 en macadam, 1,305,000 en partie sablé, et 247,000 entretenus par les particuliers.

A la même date, Paris possédait 1,038,000 mètres de trottoirs, dont 954,000 entretenus par la ville. (*Monit.*, 14 juill. 1856.)

L'entretien du pavage, en 1859, a coûté 1,126,475 fr.; celui du macadam, 2,145,586 fr. (*Monit.*, 25 août 1860.)

Au milieu de 1856, les plantations sur les voies publiques de Paris avaient une superficie de 2,760,259^m et une longueur 78,515^m dont 45,124^m, sur la rive droite et 33,391^m sur la rive gauche. Elles comprenaient 57,134 arbres dont 22,642 sur la rive gauche et 29,536 sur la rive droite; le reste se répartissait entre les cimetières et les jardins publics.

La Tamise est traversée sur 9 ponts, sur lesquels le tableau ci-après donne un certain nombre de renseignements techniques peu connus.

ROMS.	DATE de l'ouvert.	MATÉRIAUX.	FRAIS de construction.	SURFACIE totale en mètres carrés.	NOMBRE des arches.	OUVERTURE de l'arche centrale (en mètres)
Chelsea (4)	1857	Fer	2,222,000 ^f	12,448	»	»
Hungerford (1)	1845	Briques, pierres et bois	2,493,690	6,145	»	»
London	1831	Granit.	13,689,287	14,374	5	45
Southwark	1818	Pierre et fer . .	9,696,000	10,200	3	72
Waterloo	1817	Granit.	14,642,854	14,374	9	36
Vauxhall	1814	Pierre et fer . .	8,250,000	9,115	9	28
Blackfriars	1770	Pierre.	3,985,560	12,538	9	30
Battersea	1770	Bois.	2,222,000	12,448	»	»
Westminster	1751	Pierre.	9,834,875	14,964	15	29

D'après ces documents, les neuf ponts de Londres auraient coûté 69 millions de francs; mais cette somme ne se rapporte qu'à la construction proprement dite et ne comprend pas les frais d'appropriation des abords. Cette dernière dépense s'est élevée, pour le pont de Londres, à 50 millions de francs; pour le pont de Southwark, à 20 millions; pour le pont de Blackfriars, à 6 millions et demi; pour le pont de Waterloo, à 29 millions; pour le pont de Westminster, à 10 millions (en chiffres

1. Pont suspendu.

ronds); pour le pont d'Hungerford, à un peu moins de 3 millions; pour le pont de Chelsea, à 2 millions. Ainsi, tandis que, pour ces sept ponts, la dépense de la construction a été de 56 millions et demi, les frais d'appropriation des abords (nivellements, expropriations, etc.) se sont élevés à plus de 120 millions. Cinq des ponts de Londres appartiennent à des compagnies qui perçoivent des péages.

La Tamise n'a pas de quais; aussi ses rives sont-elles souvent inondées. On conservera longtemps à Londres le souvenir de la marée extraordinaire du 13 novembre 1852, la plus haute qu'on eût vue depuis un siècle et dont les suites furent désastreuses.

On sait qu'à Paris, la Seine est traversée sur 26 ponts, dont deux seulement à péage, ceux de Grenelle et de Bercy.

Quoique située à 73 kilomètres de la mer, Londres jouit, grâce à la Tamise, de tous les avantages d'un port maritime. Même à marée basse, la profondeur de l'eau, au-dessus de Greenwich, est de 12 à 13 pieds (de 3^m,60 à 3^m,90); celle des plus hautes marées, de 22 pieds (6^m,60). La largeur de la rivière, au pont de Londres, est de 138^m,40. Elle est navigable jusqu'à Deptford pour les bâtiments de tout tonnage, jusqu'à Blackwall pour ceux de 1,400 tonnes, et jusqu'aux docks de Sainte-Catherine, près de la Tour de Londres, pour ceux de 800 tonnes. La police du fleuve appartient au lord-maire de la Cité, qui l'exerce par l'intermédiaire de commissaires spéciaux sous la direction desquels s'exécutent tous les travaux d'amélioration. Il est fait face aux dépenses de ces travaux avec le produit des droits de navigation et d'un léger droit d'octroi sur les charbons et les vins. La juridiction du lord-maire s'étend depuis la Cité jusqu'à la ville de Crickdale dans le comté de Wilts. Cette juridiction n'est pas absolue. Le lord-maire la partage avec *Trinity House*, corporation chargée, pour toute l'Angleterre, de l'éclairage des côtes et des autres intérêts de la navigation commerciale. C'est ainsi que l'autorisation de *Trinity House* est nécessaire pour l'extraction du sable de la rivière. Tout ce qui concerne le pilotage, la pose des bouées et des feux flottants sur la Tamise est également de la compétence de cette administration.

La superficie de la rivière a été considérablement étendue par l'établissement des docks au nombre de sept. Ces docks représentent une superficie totale approximative de 200 hectares, dont le tableau ci-après, entre autres renseignements, fait connaître la répartition :

DOCKS.	CAPITAL SOCIAL.	SUPERFICIE.	DATE de leur ouverture.	FRAIS de construct. (mill. de fr.)	DERNIERS divi- dendes.
Des Indes occidentales	»	26 ^h	1802	37½	»
De Londres	91,867,327 ^r	11	1805	77	3
Des Indes orientales ⁽¹⁾	52,158,117	9	1806	15	6
De Sainte-Catherine	48,979,950	4½	1828	34	4½
Commerciaux (rive droite)	11,936,732	26	1660-1807	»	5
Supplémentaires des Indes occidentales.	»	13	»	»	»
Victoria	20,200,000	111	1855	25	5½
Totaux	225,142,126	200½		188½	

Quant aux superficies totales, en y comprenant les magasins, les caves, les greniers et les quais, elle est au moins de 750 hectares.

Les docks de la compagnie des Indes occidentales se divisent en docks pour l'im-

1. Placés maintenant sous la même administration que les docks des Indes occidentales.

portation et en docks pour l'exportation. Les premiers occupent une superficie de 30 acres (12 hectares), les seconds, de 25 acres (10 hectares). Les écluses ont 45 pieds (13^m,50) de large et une dimension suffisante pour l'admission de bâtiments de 1,200 tonneaux. Aux plus hautes marées, la profondeur de l'eau est de 24 pieds (7^m,20). La superficie des deux bassins est suffisante pour contenir 600 bâtiments de 250 à 500 tonnes. Les deux bassins, exactement parallèles, ne sont séparés que par les magasins, particulièrement destinés à recevoir des spiritueux. Les magasins du dock pour l'importation sont affectés aux produits coloniaux, dont ils peuvent recevoir des quantités immenses. Ces magasins sont distincts de gares considérables sur les quais, qui servent d'entrepôt provisoire pour des masses énormes de produits.

Les docks de la compagnie des Indes orientales, situés à Blackwall, comportent, comme les précédents, deux bassins parallèles, l'un pour l'importation, l'autre pour l'exportation. La profondeur de l'eau n'y est jamais au-dessous de 23 pieds (6^m,90). Ils peuvent ainsi recevoir des bâtiments d'un plus fort tonnage qu'aucun autre dock sur la Tamise. Les magasins de ces docks n'ont relativement qu'une faible contenance; mais la compagnie possède, sur la rivière, un quai magnifique de 700 pieds (anglais) de long, avec une profondeur d'eau suffisante pour tenir à flot les vapeurs du plus fort tonnage. Le dock de l'exportation est, en outre, muni d'une machine à mâter et démâter les plus forts navires.

Les deux compagnies possèdent encore dans le voisinage de leurs docks des magasins considérables destinés à recevoir les produits coloniaux (thé, indigo, soie, drogues, épices, etc.).

Les deux docks communiquent par chemin de fer avec les lignes du Nord et de Blackwall.

Les docks de Londres sont également pourvus de deux bassins pouvant recevoir ensemble 500 bâtiments de 200 à 800 tonnes. Les magasins sont très-vastes, surtout celui qui est destiné à l'entrepôt du tabac et dont la toiture et les piliers sont en fer. Les caves, situées sous les magasins, peuvent contenir 630,000 hectol. de vins et de spiritueux. Le lord-maire est membre de droit du conseil d'administration de la compagnie.

Les docks de Sainte-Catherine se divisent aussi en deux docks communiquant par un bassin. Ils admettent des bâtiments de 200 à 1000 tonnes.

Les docks Victoria, récemment achevés, sont destinés à recevoir les innombrables bateaux charbonniers qui obstruent la rivière; c'est ce qui explique la grandeur de leurs dimensions.

Les docks commerciaux, situés sur la rive droite de la Tamise, et les plus anciens qui existent à Londres, sont surtout affectés aux navires chargés de bois de construction, de céréales, de fer, de guano et autres cargaisons lourdes. On y compte six bassins, de dimensions inégales. Ils sont en communication par chemin de fer avec les lignes du Sud.

Parallèlement à ces établissements se trouve le canal de Surrey, ayant un dock extérieur et intérieur et communiquant avec le canal de Croydon.

Le canal du Régent, qui est en communication avec celui de *Grand-Junction*, et aboutit, par un tunnel, au parc du Régent, a une longueur de 14 kilom. et demi. Il est pourvu de 12 larges écluses.

Commerce et navigation. — La valeur des marchandises exportées de Londres et du Royaume-Uni tout entier (comme terme de comparaison) a été ainsi qu'il suit, de 1857 à 1859, en millions de francs :

	1857.	1858.	1859.
Londres	695.8	722.2	755.5
Royaume-Uni	3,051.6	2,915.2	3,260.2

Les documents officiels ne font pas connaître, pour Londres, la valeur des importations.

Les recettes de douane, dans le port de Londres et dans le Royaume-Uni, ont suivi la progression ci-après en millions de francs :

	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.
Londres	288.2	307.2	286.6	308.3	318.5
Royaume-Uni	565.4	605.1	573.9	603.9	626.6

Quand on étudie la longue nomenclature des objets que reçoit ou exporte le port de Londres, on constate que le commerce de cette ville, comme celui du Royaume-Uni, se compose, en très-grande partie, à l'entrée, de matières premières; à la sortie, de produits fabriqués. Nous n'avons pas besoin de dire que ces produits ne proviennent pas exclusivement de la fabrique de Londres.

La flotte marchande qui porte à Londres ou en rapporte les produits dont se compose son immense commerce, a suivi, quant à son effectif et son tonnage, les variations suivantes. Nous y joignons les chiffres analogues pour le Royaume-Uni :

	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.
Londres					
{ bâtiments	17,250	17,305	18,605	18,793	18,779
{ tonnage ⁽¹⁾	4,375,285	4,761,853	4,977,991	5,183,959	5,060,952
Royaume-Uni					
{ bâtiments	83,577	92,259	100,120	97,543	98,726
{ tonnage	18,489,470	21,589,049	23,178,792	22,309,981	22,904,259

Dans le tonnage des bâtiments qui font le commerce de Londres, le pavillon anglais figure pour moitié environ. Sa part, qui n'était que de 45,14 p. 100 en 1853, s'est progressivement élevé à 52.36 en 1859. Pour le Royaume-Uni, la part du pavillon anglais a oscillé, dans la même période, entre 55 et 60 p. 100.

Le cabotage de Londres et du Royaume-Uni a compris, dans la période 1853-1857, tant à l'entrée qu'à la sortie, le nombre de bâtiments et le tonnage ci-après :

	1853.	1854.	1855.	1856.	1857.
Londres					
{ bâtiments	30,118	27,626	26,225	28,048	26,716
{ tonnage	4,125,933	3,577,333	3,318,856	3,399,382	4,022,701
Royaume-Uni					
{ bâtiments	278,157	274,715	266,015	306,281	307,024
{ tonnage	26,314,549	26,733,091	25,274,477	30,530,928	31,716,504

Il est remarquable que l'extension, en quelque sorte illimitée, du réseau des chemins de fer en Angleterre, et, en particulier, de ceux qui se relient directement ou indirectement à Londres, n'a porté aucun préjudice au cabotage; ce qui indique que, pour les marchandises encombrantes et d'un grand poids, la voie de mer est plus économique que la voie de fer, surtout avec des navires à vapeur d'un fort tonnage.

La marine marchande appartenant au port de Londres comprenait, en 1701-1702, 560 bâtiments et 84,882 tonnes; en 1832, 2,669 bâtiments et 565,174 tonnes; en

1. En mesures anglaises de 1,016 kilogr. la tonne.

1857, 2,998 bâtiments et 859,140 tonnes; en 1859, 2,919 bâtiments et 898,843 tonnes.

Ces 2,919 bâtiments se répartissaient ainsi qu'il suit entre la voile et la vapeur, et par quotité de tonnes pour chaque nature de navire. Nous donnons le même document pour le Royaume-Uni :

VOILE				VAPEUR			
de 50 tonnes et au-dessous.		de plus de 50 tonnes.		de 50 ton. et au-dessous		de plus de 50 tonnes.	
Bateaux.	Tonnes.	Bateaux.	Tonnes.	Bateaux.	Tonnes.	Bateaux.	Tonnes.
Londres	678 23,216	1,825 687,407	153 4,614	363 183,606			
Royaume-Uni .	9,268 284,423	15,629 3,871,847	760 17,297	1,147 417,683			

Industrie. — L'industrie de Londres, malgré son importance, n'occupe qu'un rang très-secondaire relativement à son commerce. On comprend, en effet, que les usines destinées à approvisionner une cité où le sol a acquis une valeur énorme et la main-d'œuvre un chiffre très-élevé, se soient placées dans les campagnes ou dans des localités voisines d'une moindre importance. Cependant on y compte un assez grand nombre de fabriques qui, par le chiffre des ouvriers, la force des moteurs mécaniques, la valeur des produits, peuvent être considérées comme appartenant à la grande industrie.

A leur tête, il faut placer celles qui ont pour objet l'industrie des vêtements, et particulièrement les étoffes de soieries. Fondées au dix-septième siècle, par les protestants français, chassés de leur pays par la révocation de l'édit de Nantes, elles occupent aujourd'hui plus de 16,000 ouvriers, pour la plupart d'origine irlandaise. D'après un rapport du consul général des États-Unis à son gouvernement, en 1855, les salaires courants des ouvriers en soieries (tissage), à Londres, étaient les suivants :

Soieries unies	de 12 à 18 ^{sh} par semaine.	
Soieries de fantaisie	de 15 à 21	—
Satins (qualité inférieure)	de 8 à 10	—
Satins riches	de 12 à 18	—
Autres tissus (le velours excepté)	14	—
Velours (qualité ordinaire)	13 ^{sh} 3 ^d	—
Velours riche	17 8	—

Le tissage se fait plus généralement à la pièce ou à forfait qu'à la semaine; il en résulte que le gain de l'ouvrier dépend de son habileté et de son aptitude au travail.

Après les soieries, la fabrique de Londres livre au commerce, non-seulement de la métropole, mais encore du monde entier, des quantités considérables de crêpes, de gazes, de tulles, de mousselines, de dentelles, de toiles de fil et de coton, de coiffures de femmes (modes), de tresses de paille, de vêtements confectionnés d'hommes et de femmes, de draps imperméables (*water proof cloths*), de vêtements de toute sorte en caoutchouc. La passementerie, la chapellerie, la cordonnerie occupent également un rang considérable dans l'industrie de Londres. Seule, la confection des fils de cordonnier est l'objet d'une fabrication très-importante. Nous mentionnerons également les aiguilles, dont la réputation est européenne.

Londres possède des fabriques très-prospères de tissus en fils métalliques pour tenture et des fabriques de tapis justement renommés. — Les fabriques de papiers peints, en grande partie dirigées par des contre-maîtres d'origine française, donnent des produits qui tendent à rivaliser avec ceux de cette branche, si justement célèbre, de l'industrie parisienne. — On peut en dire autant des toiles cirées.

La fabrication des poteries d'étain, poteries ordinaires, des porcelaines et cristaux, emploie également un grand nombre d'ouvriers et donne des produits très-estimés. La construction des navires de plaisance et des bâtiments de commerce ordinaires occupe de vastes chantiers à l'ouest du port de Londres. Il en est de même des fabriques de voiles, de cordages et de couleurs pour navires; de chaînes-câbles et d'ancres; de chaudières à vapeur; de chronomètres, de boussoles, de lunettes et de tous les instruments de précision nécessaires à la navigation. Ces industries se trouvent généralement réunies dans le même quartier.

La carrosserie et la sellerie sont au premier rang des industries dont la fabrique de Londres s'enorgueillit à juste titre. On peut dire, toutefois, que, si les voitures sorties de ses ateliers sont plus solides que celles que nous fabriquons à Paris, elles n'en ont ni la légèreté, ni l'élégance, ni peut-être le confort. Elles sont d'ailleurs sensiblement plus chères.

Parmi les fabrications dont la fonte, le fer et l'acier forment la base, nous devons citer tout d'abord, la construction des tuyaux pour les conduites d'eau ou de gaz, la grande serrurerie, les ustensiles agricoles et surtout les armes de chasse. La canonnerie de Londres a une grande et légitime réputation; elle est surtout remarquable par la solidité de sa trempe, mais elle n'a pas le fini et l'élégance de celle de Paris ou de Liège; sa lourdeur est, en outre, très-grande; enfin son prix est très-élevé.

La coutellerie de Londres ne vaut pas celle de Sheffield et coûte beaucoup plus cher.

Les outils de fer et d'acier pour les divers états manuels ont, à un très-haut degré, les qualités qui caractérisent la sidérurgie anglaise: la solidité et une excellente appropriation aux travaux dont ils doivent être les instruments.

Il faut aussi compter comme appartenant aux industries les plus considérables de Londres: 1° les savonneries, qui produisent environ 25 millions de kilogr. de gros savon et 350,000 kilogr. de savon fin; 2° les raffineries de sucre; 3° les usines à gaz.

L'horlogerie de Londres donne des produits justement estimés, mais sans élégance. Pendant une période de 3 ans, finissant à 1849, il a été apporté, en moyenne, par an, au bureau d'essai des matières d'or et d'argent, 23,893 montres d'or et 135,800 montres d'argent. Le prix moyen des montres d'or pouvait être évalué à 250 fr., celui des montres d'argent à 60 fr. Ces nombres ne comprennent pas les montres, en assez grand nombre, faites avec d'autres métaux.

Les chiffres suivants donnent une idée de l'importance de la bijouterie et de l'orfèvrerie à Londres. En 1849, 1,563 hectogrammes de vaisselle d'or et 29,466 kilogrammes de vaisselle d'argent, ont acquitté le droit de timbre dans cette ville. C'est, pour l'or, deux fois, et pour l'argent, quatre fois autant que dans le reste du Royaume-Uni.

Citons encore, parmi les produits de l'industrie de Londres, les bronzes dont le dessin est généralement un peu lourd, quand il n'est par l'œuvre d'artistes français; les pendules de salon, auxquels on peut faire le même reproche, mais qui, comme les montres, ont des mouvements d'une grande solidité; la gravure sur bois et métaux; la photographie; les instruments de musique, particulièrement les pianos et les orgues.

Parmi les *fabrications diverses* d'une très-grande importance à Londres, nous devons encore citer: des produits variés en gutta-percha, les peausseries et les tanneries, les distilleries, les vinaigreries, les impressions en couleur sur étoffes de

toute nature, les fabriques de couleurs et de crayons, la ganterie, la parfumerie, les nécessaires, les parapluies et ombrelles, les balances de toute dimension.

L'industrie est généralement très-localisée à Londres. Ainsi, les distilleries, les vinaigreries, les fabriques de produits chimiques et les savonneries sont, pour la plupart, sur la rive méridionale du fleuve; les raffineries de sucre abondent dans White Chapel, à l'est de la Cité; les horlogers à Clerkenwell; les tanneurs et corroyeurs dans Bermondsay; les fabriques de soie dans Spitalfield, Bethnal Green et Mile-End; les fabriques de machines dans Lambeth et Southwark. Les carrossiers habitent surtout Long acre street; les corsetières Holy well street, les relieurs Paternoster row.

La plupart des produits industriels que nous venons d'énumérer, ont figuré avec succès aux Expositions de Londres et de Paris. Rappelons, à ce sujet, que l'industrie de Londres a obtenu, à la première de ces solennités, 33 médailles de 1^{re} classe, c'est-à-dire autant que les exposants de tous les autres pays réunis (la France et le reste de l'Angleterre exceptés). A l'Exposition de Paris, elle a obtenu 7 grandes médailles d'honneur et 110 de 1^{re} classe.

Si l'on fait abstraction des industries relatives à la construction et à l'armement des navires, qui n'ont pas de similaires à Paris, on aura pu remarquer qu'il existe de grandes analogies entre la fabrique de Londres et celle de Paris. Il est certain que, pour le plus grand nombre des objets de consommation journalière, ces deux capitales se font, sur les marchés étrangers, une très-vive concurrence. Cette concurrence est soutenue avec d'autant plus d'avantage par la ville de Londres, que la plupart de celles de ses industries dans lesquelles l'art domine, sont dirigées par des ouvriers de Paris, et qu'elle nous emprunte tous nos modèles et nos dessins, quand elle n'emploie pas directement nos artistes.

A. L.

(La suite au prochain numéro.)
