JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

JSFS

Variétés

Journal de la société statistique de Paris, tome 6 (1865), p. 13-24

<http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1865__6__13_0>

© Société de statistique de Paris, 1865, 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/

IV.

VARIÉTÉS.

1. *Opérations des caisses d'épargne en France en* 1863.

a) *Mouvement des caisses et succursales.* — Dans le cours de 1863, il a été créé 7 caisses d'épargne par l'initiative et par les soins des conseils municipaux des communes. Le nombre des caisses d'épargne autorisées au 1er janvier 1863 étant de 478, il a été ainsi porté, au 31 décembre de la même année, à 485. Le nombre des caisses ouvertes dans le cours de l'année a été élevé à 467.

Les 485 caisses établies se répartissaient, dans toute l'étendue du territoire, de la manière suivante : 88 étaient situées dans des chefs-lieux de département ; 259 dans des chefs-lieux d'arrondissement ; 136 dans des chefs-lieux de canton ; 2 dans des communes.

74 nouvelles succursales ont été ouvertes ; ce qui porte le nombre de ces établissements, de 318 au 31 décembre 1862, à 392 à la fin de 1863.

b) *Fortune propre des caisses.* — Le tableau ci-après contient les divers éléments de l'avoir personnel des caisses d'épargne en 1863 :

	NATURE DES FONDS.	Sommes.
Capital	de dotation au 1er janvier	7,072,787f 65c
	de réserve —	4,245,969 96
Souscriptions, dons et legs		8,830 94
Subventions des conseils	généraux	20,170 »
	municipaux	75,427 85
Intérêts des capitaux de dotation et de réserve		380,942 63
Bonifications perçues	1° par l'effet de la retenue	1,859,606 50
	2° par l'effet de la déchéance trentenaire	2,489 35
	Total des ressources	13,666,224 88
	Dépenses d'administration	1,627,999 71
	Reste au 31 décembre	12,038,225 17

c) *Livrets.* — Il existait au 1er janvier 1863, dans les 467 caisses d'épargne qui ont fonctionné durant l'année, 1,379,232 livrets ; pendant l'année, il en a été ouvert 238,243 ; il en a été reçu par transfert 8,917 ; d'où ressort un total de 1,626,392 livrets, dont les caisses ont été débitrices pendant l'année, mais dont il faut déduire 155,045 livrets soldés au 31 décembre 1863.

Il restait donc en circulation 1,471,347 livrets. L'accroissement, par rapport à 1862, est de 92,167 ou de 6.68 p. 100.

Si l'on divise le nombre des livrets en circulation au 31 décembre 1863 par celui des caisses d'épargne en activité à la même époque, on voit que le nombre moyen des livrets existants dans chaque caisse est de 3,150; il n'était que de 3,064 au 31 décembre 1862. — Du rapprochement du nombre total des livrets (1,471,347) du chiffre légal de la population (37,382,225 habitants), il résulte qu'il y avait, au 31 décembre 1863, 1 déposant à la caisse d'épargne sur 25 habitants, et au 31 décembre 1862, 1 sur 27 habitants.

d) *Crédits.* — Au 1er janvier 1863, le solde dû par les 467 caisses d'épargne qui ont fonctionné pendant l'année était de 424,184,034 fr. 35 c. — Pendant l'année, les versements reçus par les mêmes caisses sont montés à 175,421,229 fr. 84 c.; les intérêts alloués aux déposants, à 15,307,866 fr. 83 c.; les arrérages de rentes touchés, à 289,180 fr. 91 c.; soit en masse, 615,202,311 fr. 93 c. — De cette masse, il convient de déduire les remboursements en rentes achetées: 1° d'office: en exécution de la loi du 30 juin 1851 (réduction des comptes), 474,719 fr. 45 c.; en exécution de la loi du 7 mai 1853 (consolidation des comptes abandonnés), 8,602 fr. 90 c.; 2° à la demande des déposants, 12,241,723 fr. 61 c.; les versements à la caisse des retraites pour la vieillesse, 21,975 fr. 90 c.; enfin, les remboursements en espèces (capital, intérêts et arrérages de rentes), pour 154,477,975 fr. 86 c.; soit une masse de 167,224,997 fr. 72 c.; de sorte qu'au 31 décembre 1863, le solde dû aux déposants était de 447,977,314 fr. 21 c. Il s'est donc accru, dans l'année, de 23,767,651 fr. 48 c., ou de 5.60 p. 100.

Si l'on divise le solde général dû par les caisses d'épargne à leurs déposants au 31 décembre 1863 par le nombre total des livrets en circulation à la même date, on obtient une moyenne générale de 304 fr. 46 c. par livret. Au 31 décembre 1862, la moyenne était de 307 fr. 58 c.

Les livrets et les crédits se divisaient par quotité ainsi qu'il suit au 31 décembre 1863 :

Classes de quotité.	Livrets.	Proportion p. 100.	Crédits.	Proportion p. 100.	Moyenne.
De 500 francs et au-dessous. .	1,098,192	73.96	148,755,665f86c	33f22c	135f46c
De 501 à 800 francs.	180,224	12.25	112,327,795 54	25 05	623 27
De 801 à 1,000 francs.	110,173	8.17	98,598,675 14	22 01	894 94
De 1,001 francs et au-dessus, passibles de réduction dans le délai de trois mois	80,819	5.49	83,391,052 95	18 62	1,031 82
De 1,001 francs et au-dessus, exemptées par la loi de la réduction	1,939	0.13	4,904,124 72	1 10	2,529 20
Totaux et moyenne générale. .	1,471,347	100.00	447,977,314 21	100 00	304 46

On trouve, dans le tableau ci-après, la division, suivant la profession des déposants, des livrets ouverts pendant l'année 1863 et du premier versement effectué par chacun des nouveaux déposants :

Professions des déposants.	Livrets.	Proportion p. 100.	Montant du 1er versement.	Proportion p. 100.	Moyenne.
Ouvriers	83,350	34.98	15,685,873f81c	35f51c	188f19c
Domestiques.	39,510	16.58	6,201,125 12	14 04	157 17
Employés.	11,675	4.90	2,133,154 57	4 82	182 71
Militaires et marins	7,663	3.22	1,767,697 06	4 00	230 62
Professions diverses.	55,213	23.18	13,400,601 25	30 35	242 70
Mineurs.	40,503	17.00	4,795,796 97	10 86	118 40
Sociétés de secours mutuels. .	329	0.14	183,375 26	0 42	557 38
Totaux et moyenne générale.	238,243	100.00	44,167,624 04	100 00	191 26

e) *Mouvement général des inscriptions de rente pendant l'année* 1863. — Les 467 caisses d'épargne qui ont fonctionné pendant l'année avaient en garde, au 1er janvier, 12,600 inscriptions, produisant 323,645 fr. de rente et appartenant à 12,493 déposants. Dans le cours de l'année, elles ont acheté : 1° d'office (exécution des lois des 30 juin 1851 et 7 mai 1853), 2,194 inscriptions, produisant 23,285 fr. 15 c. de rente et appartenant à 2,190 titulaires ; 2° à la demande des déposants, 12,333 inscriptions, produisant 534,661 fr. 50 c. de rente et appartenant à 12,848 titulaires. Elles ont reçu 136 inscriptions parvenues d'autres caisses par transferts, produisant 2,974 fr. de rente et appartenant à 110 titulaires. D'autre part, elles ont livré 13,312 inscriptions, produisant 521,228 fr. 55 c. de rente et appartenant à 13,849 titulaires. Enfin, elles ont déposé à la caisse des dépôts et consignations (exécution de la loi du 7 mai 1853) 66 inscriptions, produisant 1,020 fr. de rente au nom de 61 titulaires. Ainsi, au 31 décembre 1863, il leur restait à garder 13,885 inscriptions, produisant 362,317 fr. 10 c. et appartenant à 13,731 titulaires.

(Extrait du dernier *Rapport à l'Empereur.*)

---

2. *Les Sociétés de secours mutuels en France en* 1863. — Nous trouvons sur ces sociétés les documents statistiques ci-après dans un *rapport à l'Empereur* du 8 de ce mois :

« Au 31 décembre 1863, on comptait 4,721 sociétés de secours mutuels, tant approuvées qu'autorisées. Ces sociétés comprenaient 676,522 membres, dont 78,544 honoraires et 597,978 participants, parmi lesquels 506,376 hommes et 91,602 femmes.

« L'augmentation sur l'année 1862 a été de 139 sociétés, de 37,478 membres, dont 4,663 honoraires et 32,815 participants. Ces derniers se composent de 27,521 hommes et de 5,294 femmes.

« L'avoir total des sociétés, y compris le fonds de retraite, représentait une somme de 34,270,772 fr. 48 c.

« Les recettes et les dépenses de l'année ont atteint les chiffres ci-après :

RECETTES.		DÉPENSES.	
Souscriptions des membres honoraires	991,043f 54c	Indemnités aux malades.	3,536,815f 51c
Subventions, dons et legs.	615,046 74	Honoraires des médecins.	1,171,183 80
Intérêts des fonds placés.	967,287 34	Médicaments	1,314,155 27
Cotisation des membres participants	7,390,292 58	Frais funéraires	375,066 46
Droits d'entrée	304,297 80	Secours aux veuves et aux orphelins.	219,128 43
Amendes	232,416 64	Pensions d'infirmités ou de vieillesse	863,697 20
Recettes diverses.	519,134 37	Frais de gestion	484,197 65
		Dépenses de mobiliers, frais de fête, etc. . . .	420,891 25
		Dépenses extraordinaires.	445,298 08
Somme égale	11,019,519 01	Somme égale	8,830,433 65

« Les recettes excèdent donc les dépenses de 2,189,085 fr. 36 c.

« En comparant le chiffre des cotisations des membres participants, montant à 7,390,292 fr. à celui des dépenses qui résultent des engagements positifs des statuts, indemnités aux malades, honoraires des médecins, prix des médicaments, frais funéraires et frais de gestion, dont le total donne la somme de 6,891,414 fr., on

obtient un excédant de 498,878 fr. En sorte que les sociétés ont pu, cette année, comme les années précédentes, suffire à toutes leurs dépenses obligatoires à l'aide des versements des membres participants.

« Ces chiffres donnent la moyenne suivante pour chaque sociétaire :

La cotisation est par an de . .	12f31c	Les frais funéraires	0f62c
L'indemnité, de	5 90	Les frais de gestion	0 81
Le médecin	1 95	La réserve	0 83
Les médicaments	2 20	Ensemble	12 31

« Le nombre des malades a été de 157,635, dont 130,752 hommes et 26,883 femmes, ce qui donne en moyenne 26.95 malades pour 100 sociétaires; 26.41 pour les hommes, 29.93 pour les femmes.

« Il a été payé 3,098,583 journées de maladie, savoir: 2,679,076 pour les hommes et 419,507 pour les femmes; la moyenne des journées payées a été de 20.33 journées par chaque homme malade, et de 15.60 journées pour chaque malade chez les femmes.

« Le nombre moyen des journées de maladie a été, pour chaque sociétaire, de 5.29; pour les hommes, 5.41; pour les femmes, de 4.67, résultat tout à fait identique à celui des années précédentes et qui ne laisse plus le moindre prétexte au refus d'admettre les femmes aux avantages de la mutualité.

« Il y a eu pendant l'année 7,712 décès.

« Le nombre des sociétés approuvées qui, au 31 décembre 1862, était de 2,892, s'est élevé en 1863 à 3,046; 154 de plus, parmi lesquelles 139 sont nouvelles, et 15 anciennes ont obtenu l'approbation. De ce chiffre, il convient de déduire 15 sociétés qui, dans le courant de l'année, se sont fusionnées ou ont été dissoutes; le nombre définitif se trouve ainsi réduit à 3,031.

« Les sociétés approuvées possédaient, au 31 décembre 1863, un personnel de 449,096 membres, qui se divisaient en 69,143 honoraires et 379,953 participants, dont 316,502 hommes et 63,451 femmes. Cette situation présente, sur l'année 1862, une augmentation de 4,272 honoraires et 27,299 participants, 23,808 hommes et 3,491 femmes.

« L'avoir total de ces sociétés s'est augmenté d'une somme de 1,971,836 fr.

« Toutes les sociétés fondées en 1863 se sont placées sous le régime de l'approbation.

« Sur le fonds de dotation, 124,350 fr. ont été distribués à titre de subventions, 50,450 fr. comme secours extraordinaires en raison de la crise cotonnière à quatorze départements, et 73,900 fr. répartis entre 175 sociétés, dont le plus grand nombre recevait ce secours pour payer les frais de leur premier établissement.

« Dans le courant de l'année 1863, les sociétés ont versé 591,646 fr. 78 c. au fonds de retraites; la dotation y a ajouté 392,706 fr., ce qui, avec les intérêts capitalisés, les dons et les legs et les fonds réintégrés par suite du décès des pensionnaires, élève le total des recettes de l'année à 1,315,442 fr. 81 c.

« 1,867 sociétés possédaient, au 31 décembre, au fonds de retraites une somme de 7,730,132 fr. 77 c.; à la même époque, le nombre des pensions s'élevait à 511 et le montant des rentes servies à 30,660 fr. Le capital constitutif de ces rentes était de 679,683 fr., devant faire retour, après le décès des pensionnaires, au fonds de retraites, au nom des sociétés qui l'ont créé. »

3. *L'État et les chemins de fer en France au 1er janvier 1865.* — Au 1er janvier 1865 ont été mises en vigueur les conventions passées en 1858, 1859 et 1863 entre l'État et les compagnies de chemins de fer, conventions aux termes desquelles l'État garantit 4 p. 100 d'intérêt et 65 c. d'amortissement, ensemble 4.65 p. 100, sur le capital dépensé pour la construction d'un certain nombre de lignes classées sous le nom collectif de nouveau réseau.

Rappelons ici les gros chiffres qui résument l'établissement du réseau général des chemins de fer français.

Les dépenses à la charge des six grandes compagnies sont évaluées à environ ci	7,100,000,000f
Compagnies diverses environ	277,000,000
Total à la charge des compagnies	7,377,000,000
Travaux et subventions de l'État	1,610,000,000
Total général environ	8,987,000,000

Soit, en nombre rond, environ 9 milliards de francs, sur lesquels il ne reste plus à dépenser qu'environ 2 ½ milliards.

Qu'on soit arrivé là en une vingtaine d'années, c'est un résultat dont il faut faire honneur au système qui a prévalu, celui de l'exécution par l'industrie privée, avec le concours de l'État.

L'industrie privée, abandonnée à ses propres forces, n'aurait construit que les lignes principales, largement rémunératrices; l'État, seul constructeur des chemins, n'aurait pas osé emprunter 9 milliards.

Il est certain, d'ailleurs, que les recettes, grâce auxquelles les compagnies concessionnaires réalisent encore 6 ½ à 7 p. 100 du capital dépensé, auraient subi entre les mains de l'État une dépréciation constante, par suite de la pression irrésistible qui se serait exercée sur lui dans le sens d'un abaissement indéfini et en tout cas prématuré de leurs tarifs.

Dès l'année 1857, on constata que les compagnies de chemins de fer ne pourraient accepter sans préjudice de concessions nouvelles, à moins que l'État ne les rendît possibles par une garantie effective. C'est à cette époque, en effet, qu'on vit apparaître pour la première fois la distinction entre l'ancien et le nouveau réseau des compagnies, c'est-à-dire entre les lignes concédées antérieurement ou postérieurement à l'année 1857.

Aujourd'hui, l'ensemble des lignes concédées aux grandes compagnies (excepté le Nord, qui a renoncé à la garantie de l'État) comprend environ 18,000 kilomètres, dont la dépense à leur charge est évaluée 6 ½ milliards.

Dans ces chiffres le nouveau réseau est compris pour 10,634 kilomètres et pour 3,867,500,000 fr., sur lesquels l'État garantit 4.65 p. 100 par an pendant cinquante ans, à partir du 1er janvier 1865.

L'annuité totale garantie par l'État s'élève donc à 179,738,750 fr.; mais elle n'est due qu'à raison de 4.65 p. 100 sur la dépense effective des sections réellement exploitées. De plus, on en déduit: 1° le montant des recettes de ces sections, frais d'exploitation déduits; 2° le reversement d'une partie des recettes de l'ancien réseau, lorsque ces recettes dépassent un certain chiffre qui varie pour chaque compagnie.

En calculant par moyennes, on trouve que le coût moyen du nouveau réseau ressort à . . . . . 362,305 fr. par kil.

Dont l'annuité à 4.65 p. 100 est de	16,747	—
Que la recette brute actuelle du nouveau réseau est d'environ	23,000	—
Et la recette nette d'environ	12,000	—
Et la garantie réelle de l'État se réduit à un maximum de .	4,747	—

Ce qui ne représenterait, pour une longueur totale de 10,634 kilomètres, qu'une somme *maxima* de 50,479,598 fr.

Mais le nouveau réseau n'est qu'à moitié construit et son achèvement total n'est même prévu que pour l'année 1872; aussi le crédit de 31 millions, inscrit au budget de 1866 pour faire face à la garantie de l'État, exprime-t-il avec sincérité la dépense probable que le Trésor public devra supporter de ce chef, et qui, par suite de certaines combinaisons inutiles à détailler ici, sera vraisemblablement maintenue aux environs de ce chiffre jusqu'à 1872.

Mais, parallèlement à l'extension des lignes exploitées du nouveau réseau, les produits de l'ancien réseau ne cesseront de s'accroître; les lignes nouvelles, elles-mêmes, sont destinées à s'améliorer d'année en année, de telle sorte qu'il s'établira une incessante compensation entre l'accroissement de la garantie de l'État par l'extension du nouveau réseau et son exonération par la plus-value des recettes des réseaux réunis.

Voici les phases successives par lesquelles passeront les relations pécuniaires de l'État avec les compagnies :

Pendant la première phase, la garantie se trouvant effective par suite de l'insuffisance des produits du nouveau réseau de quelques compagnies, le Trésor public devra faire l'avance de sommes estimées annuellement de 31 à 35 millions;

Le mouvement commercial et industriel du pays poursuivant sa progression normale, les recettes des chemins de fer s'accroîtront d'autant, et les charges annuelles de l'État iront en décroissant;

Plus tard, le taux des recettes permettra aux compagnies de commencer le remboursement des avances de l'État;

Plus tard encore, l'excédant des recettes sera partagé avec l'État;

Et enfin, à l'expiration des concessions, les chemins de fer feront retour sans indemnité à l'État, qui entrera gratuitement en possession d'un revenu net, qui, ne fût-il alors que de 350 à 400 millions, balancerait entièrement le montant actuel de la dette publique.

C'est donc avec raison que S. Exc. M. le ministre des finances, dans son rapport à l'Empereur, du 2 décembre 1863, établissait un rapprochement entre le système de nos chemins de fer et l'amortissement de la dette.

Mais, sans nous arrêter trop longtemps à des perspectives encore lointaines, tâchons d'apprécier sainement ce qui est près de nous, de bien comprendre ce qui se passe sous nos yeux.

L'année 1865 était considérée, à raison des engagements pris par l'État, comme une époque critique pour nos finances, les esprits inquiets ou simplement prudents se demandaient comment elles supporteraient une transition redoutable, par quels procédés financiers on ajouterait à nos budgets annuels une charge toute nouvelle et très-lourde.

Aujourd'hui le problème est résolu de la manière la plus satisfaisante; les bud-

gets de 1865 et de 1866 se présentent en équilibre tout en subvenant à l'exécution intégrale des engagements de l'État envers les compagnies de chemins de fer. C'est là un fait très-considérable, sur lequel il convient d'appeler l'attention publique, toujours si éveillée lorsqu'elle prévoit un obstacle, toujours si indifférente lorsque l'obstacle est vaincu. (A. Vitu. — *Constitutionnel* du 24 janvier.)

---

4. *Résultats généraux de l'exploitation des chemins de fer belges en* 1862. — Le nombre moyen des kilomètres exploités pendant cette année a été de 1,916, dont 749 par l'État. Ces 1,916 kilom. ont coûté 540,599,154 fr., soit 282,149 fr. par kilomètre. La recette a été de 55,713,463 fr., la dépense de 27,565,416 fr.; le produit net de 28,148,047 fr. En ajoutant à cette somme la garantie payée par l'État (889,424 fr.), on a un total de 29,037,471 fr.

Nous venons de voir que le coût kilométrique a été de 282,149 fr. en 1862; en 1863 il s'est élevé à 293,578. Cet accroissement est continu depuis l'origine des chemins de fer belges. Il s'explique par l'augmentation incessante du compte capital. Les frais d'exploitation représentent, en 1862, 49 p. 100 de la recette et le produit net (28,148,047 fr.), 5.2 p. 100 du capital engagé ou 5.4 p. 100 si l'on ajoute les subventions accordées par l'État à quelques compagnies.

En fait, le produit du capital engagé dans les chemins de fer belges, en y comprenant ceux que l'État exploite, s'éloigne peu aujourd'hui de 5 p. 100 en moyenne; en effet, il a été de 5.2 p. 100 en 1863, et de 4.9 p. 100 en 1862. Ce sont de légères oscillations, qui disparaissent lorsqu'on embrasse une plus longue période. Si l'on suit ce rendement pendant les 25 premières années de l'existence des chemins de fer belges, on constate qu'il a progressé très-notablement.

Voici quelques données sur les résultats généraux de l'exploitation de l'ensemble des chemins de fer belges depuis 1860.

Années.	Longueur moyenne exploitée.	Coût kilométrique.	Par jour-kilométrique. Recette.	Dépense.	Produit net.	Rapport de la recette à la dépense.	Produit pour 100 du capital employé.
—	—	—	—	—	—	—	—
	Kilomèt.						
1860	1,763	267,811	74	38	36	05.1	4.7
1861	1,849	280,178	81	59	42	04.9	5.3
1862	1,916	282,149	79	39	40	04.9	5.2
1863	2,040	293,578	81	41	40	05.1	4.9

(*Documents officiels.*)

---

5. *Historique et statistique des voitures à Paris.* — *a*) Historique. — La diversité des voitures qui sont entrées dans le service usuel de la vie de luxe à notre époque, est très-grande. On en peut juger par les désignations différentes qu'elles portent. Il en existe de vingt-huit sortes environ, dont vingt-deux à quatre roues.

Cette dernière catégorie comprend :

Le coupé ou brougham, qui est à deux places;

Le coupé trois-quarts, à trois places, avec une banquette qui se lève par devant;

Le clarence, quatre places, dont la caisse est plutôt allongée que circulaire; voiture élégante, mais bâtarde, qui tient du coupé et du trois-quarts;

La berline à quatre places, qui se distingue de la calèche par sa fermeture fixe;

Le landau, voiture qui s'ouvre, mais dont les parties mobiles sont attenantes à la caisse;

La petite calèche ou demi-fortune, quatre places; elle se couvre et se découvre, les parties mobiles se détachent complétement du corps de la voiture, siége suspendu;

La grande calèche à pincettes, quatre places; elle ne diffère de la petite que par les dimensions; siége également suspendu;

La calèche à huit ressorts, avec siége suspendu;

Le dorsay, deux places, huit ressorts avec flèches; sa forme ressemble beaucoup à celle du brougham;

La berline à huit ressorts et à housse; c'est la grande voiture de gala; la caisse est ronde;

Le grand coupé à housse et à deux places;

La victoria à huit ressorts, voiture à deux places et découverte; elle se distingue par de grandes ailes; le siége peut s'enlever pour mener en demi-daumont;

Le briska de poste à deux ou quatre places; le devant et le derrière sont à forme rentrée;

Le phaéton à flèches; deux places de maître et deux de domestique;

Le phaéton à pincettes, *idem.*

Le phaéton à caisse changeante et à portière;

Le cabriolet milord, à deux places avec ailes;

Le break de chasse qui peut se couvrir;

Le break de promenade à quatre chevaux, avec siége derrière en *porte à faux;*

Le poney-chaise ou prince Albert, ou duc à deux places; extrêmement bas, avec siége derrière et permettant de conduire de l'intérieur;

Le dog-cart à trois places de maître et dont les siéges se retournent à volonté;

L'omnibus, genre de voiture très-usité en ce moment; six places d'intérieur; quatre de banquettes; elle sert au transport des bagages et des personnes; on se rend dans son propre omnibus de son château au chemin de fer.

La catégorie des voitures à deux roues est très-restreinte; elle comprend:

Le tilbury-télégraphe, à deux places et d'une hauteur modérée. Le nom de télégraphe lui vient du système particulier de ses ressorts;

Le tilbury simple pour tandem;

Le dog-cart à deux places;

Le stanhope, à deux places; voiture pour les courses du matin. Au lieu d'être monté en télégraphe, il est monté à ressorts en châssis;

Le handsome-cab, à deux places; cabriolet anglais, sorte de corricolo de Naples. Le cocher est assis sur un siége élevé derrière la capote, d'où il conduit à grandes guides par-dessus la tête du maître. Ce genre de voiture a été introduit à Paris en 1850. On n'en compte que neuf en ce moment, dont six de remise et trois de maître.

Une des industries qui ont fait le plus de progrès, tant sous le rapport de la production que de l'élégance artistique, est celle de la carrosserie à Paris. Le nombre des carrossiers ayant plus de dix ouvriers dans la capitale est de plus de deux cents; celui des ouvriers est de plus de quatre mille en totalité. Le chiffre des affaires faites par ces industriels peut être estimé à plus de vingt millions par an. Quant à la qualité des produits, à l'élégance, à la commodité des voitures confectionnées, même pour les usages les plus ordinaires de la locomotion, sans parler

des voitures hors ligne, par suite de leur somptueuse richesse et de leur perfection sous le rapport de l'art, il serait superflu de les constater.

Nous n'avons presque rien à envier à l'Angleterre pour le perfectionnement de tout ce qui tient à la carrosserie. Nous ne parlons pas de la sellerie qui s'y rattache: elle a progressé de la même manière. Il y a quatre-vingts ans, l'humoriste Mercier donnait pour modèles à nos carrossiers leurs confrères d'Angleterre, qui fabriquaient des voitures dont la légèreté et la commodité ne nuisaient pas, disait-il, à la solidité. Aujourd'hui, il serait satisfait et au delà; il pourrait, en effet, rendre justice à la carrosserie anglaise, mais il reconnaîtrait que la nôtre ne lui cède en rien la supériorité, et que surtout elle a quelque chose de plus artistique, de plus gracieux, de plus réellement élégant. Aussi l'usage des voitures s'est-il immensément répandu, non-seulement à Paris, mais encore dans nos grandes villes de province.

Les moyens de transport, de locomotion en voiture, sont maintenant si nombreux à Paris, que nos rues et nos boulevards suffisent à peine au passage de ces voitures. Quel progrès en trois siècles! quel progrès depuis le commencement de celui-ci! Catherine de Médicis était la seule personne qui eût un carrosse de son temps. En 1540, le 5 avril, Diane, duchesse d'Angoulême, fille naturelle de Henri II, était la seconde personne qui se servit d'un carrosse. Jacques-Auguste de Thou fut le troisième qui en fit usage, encore n'était-ce que pour aller à la campagne.

Ces carrosses avaient, comme ceux des messageries, de grandes portières de côté. On n'y mettait que des rideaux. M. de Bassompierre, sous le règne de Louis XIII, fut le premier qui fit faire un carrosse à glaces.

Sous la minorité de Louis XIV, presque tous les gens de la cour allaient encore à cheval, se présentaient chez les dames, aux assemblées et se mettaient à table avec leurs bottes et leurs éperons. Henri IV écrivait à Sully: « Je ne pourrai vous aller trouver aujourd'hui, ma femme ayant pris mon coche. » Maintenant, il n'est pas de petite maison de moyenne fortune qui puisse craindre cet embarras.

A la fin du siècle dernier, les voitures étaient encore assez rares à Paris, et surtout dans les provinces; on en compte par milliers aujourd'hui.

Qu'importe l'impôt! on n'y pense pas; il faut avant tout, malgré tout, se faire voiturer en carrosse ou en coupé, en calèche, en landau, en briska, ou en fiacre ou en break, ou en cab.

Un autre genre de voiture, qui a contribué à donner de l'élan à la carrosserie, c'est celui des voitures cerclées pour les chemins de fer.

Les wagons ont marqué un grand progrès, et ils se sont perfectionnés eux-mêmes d'une façon remarquable depuis quelque temps.

Nous n'arrivons pas encore toutefois au luxe extra-confortable des wagons de première classe des chemins ferrés d'Allemagne.

En 1790, pour aller à Versailles, on s'embarquait dans le fameux carrabat, le majestueux carrabat; on appelait ainsi une grosse voiture attelée de six chevaux qui faisaient quatre lieues en six heures et demie.

Cette espèce de cage longue, contenant vingt personnes, était un monopole. Elle, partait deux fois par jour: le matin à huit heures précises, et, l'après-midi, à deux heures. Les malheureux qui s'y encageaient payaient 1 livre 5 sous cette torture de six heures. Il y avait aussi quelques voitures dites *voitures de la cour*, au quai d'Orsay ou de la Grenouillère, qui partaient à toute heure du jour ou de la nuit (chaises à deux ou carrosses à quatre), en les payant au prix de 3 livres 10 sous,

9 livres 10 sous, 14 livres 10 sous; 20 livres par place, et qui, à volonté, allaient à Versailles, à Marly, à Fontainebleau, à Compiègne, à Choisy. Mais quelles voitures! Quimper-Corentin ou Carpentras n'en voudraient pas pour leurs fiacres, s'ils en avaient.

Maintenant des wagons élégants et commodes nous font faire ces trajets pour des prix plus que moindres, et avec quelle rapidité par-dessus le marché!

b) Statistique. — D'après une statistique dressée par la préfecture de police, le nombre des voitures *publiques* circulant à Paris en 1862 était de 9,590, se divisant ainsi qu'il suit d'après leur nature:

Voitures de place.	Voitures sous remise.	Voitures de grande remise.	Omnibus.	Voitures de chemins de fer.	Voitures du ressort.	Messageries.	Total égal.
2,499	3,258	2,313	540	135	615	230	9,590

Le dernier recensement des voitures bourgeoises, ainsi que des voitures de roulage et de transport, remonte à 1859; en voici le résumé *a*) pour Paris, *b*) pour les autres communes du département.

	Voitures bourgeoises		Voitures de roulage et de transport.	
	à 2 roues.	à 4 roues.	à 2 roues.	à 4 roues.
Paris.	608	4,993	3,190	1,742
Autres communes. . .	1,229	1,321	15,343	1,353
Total	1,837	6,314	18,533	3,095

La même année, le nombre total des chevaux de trait existant dans le département, était de 56,311, dont 20,528 dans Paris et 35,783 dans les autres communes.

---

6. *Notice sur le Pétrole.* — Comme la poudre-coton, qui fournit le collodion, et le verre soluble, qui sert à peu près à tout, les pétroles sont une découverte industrielle de notre siècle. Ces huiles minérales paraissent appelées à un grand avenir, bien qu'il y ait encore beaucoup à faire pour en diminuer les dangers; mais une fois qu'on sera parvenu à les purifier avec facilité, elles se prêteront à une foule d'usages industriels auxquels leur abondance naturelle semble les prédestiner.

Il ne sera pas sans intérêt de faire connaître ici le résumé statistique de la production des pétroles américains, que nous emprunterons à une notice publiée par MM. Stapfer et Sautter, à leur retour d'un voyage aux États-Unis. Ces deux explorateurs ont parcouru d'un bout à l'autre les États qui possèdent les gisements les plus abondants, et ils ont recueilli, puis fait connaître les données numériques et techniques les plus précises sur l'état actuel de l'exploitation des huiles minérales.

Les terrains houillers de l'Alleghany, où se trouvent les gisements de pétrole, couvrent une superficie d'environ 170,000 kilomètres carrés, répartis sur le territoire de huit États, dont les plus riches sont la Virginie, la Pensylvanie, l'Ohio, le Kentucky et l'Alabama. Les sources les plus importantes se trouvent dans l'ouest de la Pensylvanie. Les monts Alleghany qui traversent cet État sont formés de terrains houillers bordés de rocs calcaires, dans les fissures desquels se rencontrent les dépôts de pétrole. C'est sur le parcours de la rivière *Oil-Creek*, tributaire de la rivière Alleghany, que sont échelonnés les principaux puits, creusés jusqu'à 150 ou 200 mètres de profondeur. Recueillies sur les bords de l'Oil-Creek

et mises en barils, les huiles sont expédiées sur *Oil-City* (Ville du Pétrole) ou sur Titusville, d'où elles prennent le chemin des marchés du littoral. New-York et Philadelphie sont les deux grands débouchés de l'Est pour l'exportation et la consommation.

On ne craint pas l'épuisement des dépôts, bien que le rendement des puits diminue au bout d'un certain temps. Le forage d'un puits coûte 15,000 fr., et il faut quelquefois ajouter les frais d'une pompe d'extraction. L'huile se vend sur place. On calcule la valeur moyenne d'un puits à 5,000 fr. par baril d'huile vendu par jour.

Les principales usines d'opération se sont établies dans le voisinage de Pittsbourg. Elles ont le charbon à leur portée, et l'huile leur arrive par l'Alleghany. Dans quelques cas, le rendement en huile d'éclairage épurée s'élève jusqu'à 90 p. 100; on s'inquiète peu des produits secondaires de la distillation. Le rendement moyen est d'environ 75 p. 100. Souvent les naphthes et autres résidus servent au chauffage. D'après les règlements, l'huile distillée ne doit pas s'enflammer au-dessous de 44 degrés centigrades. S'il arrive néanmoins tant d'accidents avec les huiles de pétrole, cela paraît tenir uniquement aux sophistications dont l'huile épurée est l'objet de la part des spéculateurs qui la mélangent d'essences.

L'exportation du pétrole des États-Unis s'élevait, en 1861, à environ 3 millions de kilogrammes; en 1862, à 31 millions; en 1863, à 8 millions. Cet abaissement manifeste, pour l'année 1863, ne tient peut-être pas seulement à une réaction qui aurait lieu dans le goût du public pour ce nouveau moyen d'éclairage, mais aussi aux vicissitudes de la guerre qui exerce tant d'influence sur les affaires.

Le prix de revient de 1 litre d'huile brute est de 20 cent. en Amérique; il était de 41 cent. en France, l'année dernière, et de 48 cent. cette année. Celui des huiles épurées à New-York est de 30 ou 31 cent.; en France, le litre revenait à 64 cent., en 1863, et à 71 cent. cette année. La hausse a donc été fort sensible depuis l'année dernière; mais il est à prévoir qu'elle ne durera pas, et alors ces utiles produits deviendront de plus en plus accessibles à l'industrie.

Ajoutons que les produits secondaires de la distillation des pétroles promettent encore beaucoup d'applications sur lesquelles il serait important de diriger l'attention des chimistes. Ainsi, ils fournissent des essences légères très-propres à remplacer la benzine et le sulfure de carbone; un corps gras solide (*la belmontine*) qui servira à fabriquer de très-belles bougies; une graisse liquide très-utile pour le graissage des métaux, etc. Les huiles minérales sont peut-être aussi fécondes en produits dérivés que ceux de la houille.

---

7. *La Marine militaire anglaise au 1er janvier 1865.* — Le tableau officiel du nombre, du nom, du tonnage, de l'armement et de la force de chevaux de chaque vaisseau, tant steamers que voiliers, dont se compose la marine britannique, a été publié le 1er janvier 1865 avec l'autorisation des lords de l'amirauté. Nous y voyons que, au total, la marine d'Angleterre compte 765 vaisseaux de tous bords, à l'exception de 28 autres que l'on construit maintenant dans les divers arsenaux royaux, et que construisent aussi des particuliers. Ces 28 bâtiments sont armés chacun de 1 à 81 canons et plusieurs ne tarderont pas à être achevés. Sur le nombre de vaisseaux ci-dessus indiqué, nous pouvons calculer qu'il y a 350 vaisseaux de guerre, frégates, corvettes, sloops, etc., qui sont prêts à mettre

en mer au premier avis, excepté environ 100 canonnières. Le nombre de ceux qui sont présentement en activité de service sur divers points du globe est de 224 outre 48 canonnières. Il y a aussi en activité de service 48 croiseurs gardes-côtes et 38 vaisseaux en surveillance. Le total ci-dessus peut se résumer ainsi : 342 vaisseaux de guerre effectifs, frégates, corvettes, sloops, etc., armés chacun de 1 à 131 canons; 114 canonnières à hélice de 209 à 270 tonneaux; 108 voiliers dont plusieurs en activité de service; 115 employés au service des ports à titre de vaisseaux de recette, de vaisseaux-hôpitaux, de dépôts de poudre, de dépôts de charbon, etc.; 48 croiseurs gardes-côtes et 38 vaisseaux en surveillance sur les côtes.

(*Moniteur* du 5 janvier 1865.)

---

8. *Les millionnaires de l'ancienne Rome.* — Un lecteur assidu de Suétone, qui sait tirer profit de ses lectures, a fait un rapprochement très-curieux des dépenses luxueuses de l'ancienne Rome. Il résulte de ce travail que les fortunes de nos millionnaires modernes sont bien mesquines, si on les compare à celles des anciens. Sénèque, philosophe qui a fait un traité sur le mépris des richesses, avait accumulé un petit avoir de 85 millions (monnaie actuelle). Un astrologue, du nom de Lentulus, s'en était tenu à 63 millions. Lorsque Tibère mourut, on trouva dans ses coffres 640 millions bien comptés; en moins d'un an, son successeur et héritier avait tout dépensé. Les dettes de Milon, le client de Cicéron, allaient à 120 millions. César devait 49 millions avant d'arriver aux fonctions publiques. Il dépensa une trentaine de millions pour détacher des patriciens du parti qui lui était opposé, et donna à Servilia, mère de Brutus, une perle de 150,000 fr. Un certain Scaurus avait une maison qui fut détruite par un incendie; la perte fut évaluée au delà de 22 millions. Lorsque Lucullus soupait dans la salle d'Apollon, les frais d'un tel repas allaient de 50,000 à 100,000 fr. Un dîner de Caligula coûta 1,800,000 fr.; un déjeuner d'Héliogabale, 500,000 fr. Apicius, le plus célèbre des gourmets de la ville éternelle, mangea littéralement 15 millions, après quoi il se tua.

Le gérant, O. Berger-Levrault.