

JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

JSFS

Variétés

Journal de la société statistique de Paris, tome 7 (1866), p. 178-184

[<http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1866__7__178_0>](http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1866__7__178_0)

© Société de statistique de Paris, 1866, 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/>

V.

VARIÉTÉS.

1^{re} PARTIE. — DOCUMENTS FRANÇAIS.

1. *Situation de l'agriculture française en 1866.* — On trouve les documents statistiques ci-après dans un discours au Corps législatif de M. Forcade de la Roquette, dans la séance du 10 mars 1866 :

1^o L'abaissement des prix tient à la conjonction fortuite de ces deux circonstances : l'extension de la culture des céréales, qui, en dix ans, a été portée de 6 millions d'hectares à près de 7 millions, et l'abondance exceptionnelle de la récolte de 1863, qui s'est élevée à 116 millions d'hectolitres, et s'est trouvée la plus grande récolte du siècle, immédiatement suivie d'une récolte presque aussi forte en 1864.

2^o Les prix les plus bas de 1865, tombés en moyenne à 16 fr. 50 c. l'hectolitre, sont restés cependant supérieurs aux bas prix de la période où l'échelle mobile subsistait, puisqu'en 1849 ces prix sont descendus à 15 fr. 37 c., en 1850 à 14 fr. 32 c., en 1851 à 14 fr. 48 c.

3^o Les blés étrangers ne jouent aucun rôle dans la diminution des prix, les blés d'Odessa moins que tous autres, puisqu'à Marseille, point d'arrivage de ces blés, ils reviennent à 17 ou 18 fr. l'hectolitre, c'est-à-dire plus cher que ne se vendent les blés français dans les départements le moins favorisés.

4^o Les chemins de fer conduisent au nivellement des prix. Autrefois, la difficulté des communications maintenait des écarts considérables entre les mercuriales des différentes régions du territoire; aujourd'hui, les blés se déversent avec facilité et économie du département où la récolte a été bonne sur le département où elle a

manqué; donc, au lieu de prix extrêmes, on n'a plus que des prix moyens; mais ce résultat, ce n'est pas aux blés étrangers, c'est aux blés français qu'il est dû.

5° On a prétendu que le droit de cinquante centimes par hectolitre, qui frappe actuellement les blés étrangers, non-seulement ne constitue pas une protection efficace, mais ne compense même pas les impôts qui pèsent en France sur la propriété rurale. Voici la vérité sur ce point :

L'impôt foncier est fixé, pour 1866, à 169 millions en principal, et à 130 millions en centimes additionnels, ensemble 299 millions ou 300 millions en nombres ronds. Le chiffre principal se décompose comme suit :

Propriétés bâties	48 millions.
Prairies	23 —
Vignes	9 —
Bois.	11 —
Jardins, vergers, etc.	9 —
	100 —
Terres labourables	69 —
Total égal.	169 —

Les terres productives de céréales comprennent 27,740,000 hectares entre lesquels se répartissent les 69 millions d'impôt y afférents, c'est donc 4 fr. 50 c. par hectare, y compris les 78 c. additionnels. La production moyenne d'un hectare étant d'environ 14 hect. 29 lit., il s'ensuit que chaque hectolitre de blé ne supporte qu'un impôt de 31 c., tandis que les blés étrangers supportent un droit principal de 50 c. par hectolitre importé sous pavillon français et de 1 fr. par hectolitre importé sous pavillon étranger, plus les 2 décimes, soit 60 c. et 1 fr. 20 c. La différence entre 31 c. d'une part et 60 c. ou 1 fr. 20 c. de l'autre, constitue, à coup sûr, une protection qui n'est pas médiocre.

6° On avait affirmé que l'agriculture supporte à elle toute seule 404 millions de droits d'enregistrement et de timbre. La vérité est que les droits d'enregistrement, d'hypothèque et de greffe figurent dans les recettes de l'État pour 324 millions et le timbre pour 80 millions. Mais le bon sens indique que l'agriculture ne peut revendiquer les charges qui pèsent sur la propriété bâtie, sur les transactions civiles, commerciales, financières, industrielles, sur les jugements criminels, correctionnels et civils, encore moins le timbre des effets de commerce, des journaux et des brochures. Il y a donc une incroyable exagération à porter au compte des dépenses de l'agriculture, des impôts très-divers qui pèsent sur la généralité des citoyens.

7° On a reproché au gouvernement d'avoir négligé, depuis 1860, les grands travaux d'utilité publique que réclament les intérêts généraux du pays, et en particulier les intérêts agricoles. 4,500 kilomètres de chemins de fer exécutés en six ans et qui ont coûté 2 milliards, 755 kilomètres de canaux rachetés, qui ont coûté 75 millions de capital et un abandon de tarifs, c'est-à-dire de revenus, montant annuellement à 2 $\frac{1}{2}$ millions, 25 millions de dotation extraordinaire alloués aux chemins vicinaux, voilà des faits qui parlent haut dans le sens contraire.

2. *Production du sucre en France.* — La direction générale des douanes et contributions indirectes a publié dans le *Moniteur* le tableau de la production et de la consommation du sucre de betterave, depuis le commencement de la campagne 1865-1866 jusqu'à la fin d'avril 1866.

Le nombre des fabriques en activité est de 419. Il n'était que de 398 à l'époque

correspondante de 1865. En outre, 3 fabriques sont inactives, mais ont des sucres en charge.

Dans le total des fabriques en activité, le département du Nord figure pour 158; l'Aisne pour 76; le Pas-de-Calais pour 73. Viennent ensuite la Somme, 48; l'Oise, 31; 33 fabriques sont réparties dans différents autres départements.

La quantité fabriquée a été de 265,489,352 kil. Augmentation sur les résultats de l'année précédente, 120,093,508 kil.

En y ajoutant le chiffre des entrées, imposables ou non, on arrive à un total de 281,911,507 kil.

L'année dernière, à la même époque, il restait en entrepôt 28,838,035 kil. Il en restait, le 30 avril 1866, 52,521,380 kil. Augmentation, 23,683,345 kil.

Il y a dix ans, la production de la campagne 1855 - 1856 n'avait pas dépassé 90 millions de kilogrammes dans 275 fabriques.

De grands progrès ont donc été réalisés, et, à tous les points de vue, il serait à désirer que cette production allât toujours en croissant, car elle laisse dans les fermes une très-forte quantité de pulpes ou résidus avec lesquels on fabrique beaucoup de viande et à un prix de revient moins élevé que lorsque les animaux sont spécialement nourris avec des fourrages, des grains ou des tourteaux. La culture de la betterave est appelée à régénérer l'agriculture française, il faut donc chercher à la développer le plus possible.

Observons, à ce sujet, que la fabrication du sucre et sa consommation prendraient incontestablement de bien plus larges proportions, si ce produit n'était pas frappé de droits très-élevés, puisqu'ils équivalent à plus d'un tiers de sa valeur.

3. *Navigation intérieure de la France.* — De récents travaux de statistique administrative donnent les renseignements qui suivent :

La longueur totale des rivières navigables de l'Empire est de 7,000 kilomètres. Cette longueur comprend les parties maritimes des fleuves d'un développement total de 260 kilomètres.

L'amélioration systématique de la navigation fluviale remonte à 1835. Les procédés mis en usage depuis cette époque ont une efficacité sanctionnée par l'expérience. Ils consistent, pour les rivières à faible étiage, dans la construction de barrages mobiles, avec écluses; et pour les fleuves à grand volume d'eau, dans la création d'un chenal navigable, à l'aide de digues longitudinales submersibles qui concentrent les eaux dans un bras unique.

Tous les grands fleuves de France ont été améliorés dans ces conditions, et les dépenses y affectées depuis 1835 ne s'élèvent pas à moins de 215 millions. Cette œuvre importante n'est, du reste, pas achevée, et se continue : sur la Marne pour l'achèvement de sa canalisation; sur la haute Seine, entre Montereau et l'embouchure du canal de Bourgogne; sur la basse Seine, entre La Briche et Paris, où il existe une lacune très-regrettable pour les bateaux, mais qui sera promptement comblée par la construction du barrage éclusé de Suresnes, mis en adjudication; sur le Rhône, entre Lyon et Arles, pour la continuation des barrages submersibles qui ont eu sur ce fleuve un succès complet; sur le canal maritime de Saint-Louis, où les travaux sont destinés à substituer aux embouchures du Rhône une voie toujours accessible aux navires; sur la Saône, pour l'établissement du barrage éclusé de l'île Barbe et l'établissement de quatre autres barrages entre Lyon et Châlon;

sur la Sarthe, la Mayenne, le Lot, la Vire, le Var, pour travaux d'amélioration de diverse nature.

Les canaux navigables ont une longueur totale de 4,800 kilomètres. 1,030 kilomètres sont concédés et exploités par l'industrie privée; l'État n'exploite que 3,770 kilomètres. On exécute de nouveaux canaux d'une longueur ensemble de 160 kilomètres, savoir : le canal de Vitry à Saint-Dizier, les canaux des houillères de la Sarre et de Roubaix, de La Rochelle à Marans, et de la haute Seine entre Troyes et Bar-sur-Seine.

Les canaux de la haute Deule, du Centre, de Bretagne, de la Somme, du Rhône au Rhin et de Bourgogne, sont en outre l'objet d'améliorations diverses.

4. Accidents provenant des appareils à vapeur en France. — Au moment où le gouvernement vient d'affranchir l'industrie des appareils à vapeur des formalités préventives auxquelles elle avait été assujettie jusqu'à ce jour, et où l'application des mesures de sûreté réglementaire est, en quelque sorte, remise à la responsabilité seule des industriels, il a paru qu'il serait utile de faire connaître au public, à des intervalles plus ou moins rapprochés, les accidents dus à l'emploi de la vapeur et les causes de ces accidents.

Ces publications serviront d'exemple aux industriels pour éviter des accidents analogues, et par là même elles leur rendront un véritable service.

Nous publions ci-après l'état des accidents arrivés dans le cours de l'année 1864:

Nombre total d'accidents	16
Nombre { Tués ou morts des suites de leurs blessures	40
de victimes { Blessés	15

RÉPARTITION DES ACCIDENTS.

1° Par nature d'établissements.

Fabriques de sucre ou raffineries	4
Papeteries	3
Distilleries	2
Dragues	2
Chemin de fer	1
Filature	1
Aciérie	1
Huilerie	1
Briqueterie	1

2° Par nature d'appareils.

Chaudières { Chaudières cylindriques avec bouilleurs	8
génératrices. { Chaudières à foyer intérieur et tubulaires	3
{ Locomotive	1
Appareils calorifères	4

3° D'après les causes qui les ont occasionnés.

Mauvaise qualité du métal ou disposition vicieuse du fourneau	8
Imprudence ou défaut de surveillance des chauffeurs ou des mécaniciens	7
Imprudence d'autres que les chauffeurs ou les mécaniciens	1

5. Marine militaire en France au 1^{er} janvier 1866. — D'après les états publiés par le ministère de la marine, on comptait en France, au 1^{er} janvier dernier, 467 navires à flot, tant armés que désarmés ou placés dans la réserve, représentant un armement de 6,361 canons.

Sur ces 467 navires, 339 sont des bâtiments à vapeur qui donnent un total de 4,995 canons et 96,397 chevaux. Ces 339 navires à vapeur se composent de: 2 vaisseaux cuirassés, 14 frégates cuirassées, 1 corvette cuirassée, 1 garde-côtes cuirassé,

24 batteries flottantes, 36 vaisseaux, 39 frégates dont 23 à hélice et 16 à roues, 19 corvettes dont 10 à hélice et 9 à roues, 101 avisos dont 48 à hélice et 53 à roues, 20 canonnières à hélice, 32 chaloupes-canonnières, 48 transports à hélice, et 2 bâtiments divers.

Les 128 bâtiments à voiles comprennent 1 vaisseau, 18 frégates, 8 corvettes, 12 bricks, 60 bâtiments de petites dimensions et 29 transports.

Les bâtiments de servitude employés dans les ports et les navires en construction ne sont pas compris dans ce relevé.

6. *Dépenses et recettes télégraphiques en France en 1865.* — Le nombre des dépêches privées s'est élevé de 9,014 en 1851, à 2,473,747 dépêches en 1865. Les dépêches officielles, au nombre de 508,647, réunies aux dépêches privées, donnent un total de 3,042,394 dépêches, ayant produit, savoir : recettes des dépêches privées, 8,161,218 fr. 86 c.; — recettes des dépêches officielles, 1,800,631 fr. 18 c. Total, 9,961,850 fr. 04 c.

Les dépenses se sont élevées, en 1865, savoir : dépenses extraordinaires ou d'établissement, 1,000,000 fr.; — dépenses ordinaires : personnel, 6,354,700 fr.; — matériel, 2,628,760 fr. Total, 8,983,460 fr. Total général, 9,983,460 fr.

Il n'est pas sans intérêt de voir comment se composent les recettes provenant de la télégraphie privée (2,473,747 dépêches) : perception des bureaux de l'État, 7,052,139 fr. 79 c.; — solde des comptes algériens, 32,111 fr. 18 c.; — *id.* des comptes internationaux, 436,388 fr. 98 c.; — *id.* des comptes avec les compagnies de chemins de fer, 187,258 fr. 82 c.; — *id.* avec les ministères, 9,384 fr. 58 c.; — *id.* avec divers, 977 fr. 84 c.; — remboursement par les compagnies des chemins de fer des dépenses du personnel, 442,957 fr. 67 c. Total, 8,161,218 fr. 86 c.

Dépêches télégraphiques dans Paris. — La taxe de Paris pour Paris a été réduite à 50 c., à partir de la fin de juillet 1864. Or, le nombre des dépêches qui jusque-là, avec la taxe de 1 fr., variait de 500 à 600 par mois, s'est élevé à 11,250 en décembre 1864, et graduellement, de 14,560 par mois, il est monté à 17,000, 18,000 et jusqu'à 23,024 dans le seul mois de décembre 1865. — Le nombre des bureaux dans Paris, qui n'était que de 35 en 1864, a dû être porté à 44 en 1865. — Le nombre des dépêches taxées a été de 787,324 en 1865, pour le service seul de Paris, dont : 210,922 de Paris pour Paris; — 403,031 de Paris pour la France; — 173,371 internationales. Total égal, 787,324 dépêches ayant produit 2,435,551 fr. 16 c.

Réseau télégraphique en France au 1^{er} janvier 1866. — Son étendue actuelle, y compris l'intérieur de la Corse, est de 29,669 kilom. Les fils posés sur ces mêmes lignes ont une longueur de 99,574 kilom., non compris le service électro-sémaphorique du littoral qui est de 1,559 kilom. pour les lignes et de 2,209 kilom. pour les fils pour 123 postes.

Le nombre des bureaux télégraphiques de l'État était, en France, en 1865, de 953 dont : bureaux de l'administration, 556; — bureaux municipaux, 274; — bureaux sémaphoriques, 123.

Ces bureaux ont expédié : 2,098,645 dépêches françaises taxées, ayant produit 4,159,445 fr. 45 c., et 375,102 dépêches internationales ayant produit 2,892,694 fr. 34 c. Total, 2,473,747 dépêches taxées, ayant produit 7,052,139 fr. 79 c.

(*Moniteur* du 28 mai 1866.)

2^e PARTIE. — DOCUMENTS ÉTRANGERS.

1. *Résultats de l'administration des postes en Angleterre en 1865.* — L'administration des postes anglaises vient de publier son rapport sur l'exercice 1865. D'après les statistiques intéressantes qu'il fournit, le nombre des maisons habitées dans le pays de Galles et en Angleterre a augmenté, en 1865, de 40,712, et était, au 31 décembre, de 3,954,703. En Écosse, de 400,463 en 1864, elles se sont élevées à 402,692 en 1866. En Irlande, au contraire, s'est produite une diminution sensible. Les statistiques accusaient, dans cette île, 974,017 maisons habitées en 1864; le rapport de 1865 constate qu'elles sont tombées à 968,829 (5,188 de moins). La population a également diminué de 30,226 âmes. — Le Royaume-Uni compte 5,306,226 maisons habitées pour 29,710,077 individus. — Il a été distribué 720,467,007 lettres ou 24 par personne (23 en 1864). Cette moyenne est en Angleterre et dans le pays de Galles de 28; en Écosse de 21, en Irlande de 10; c'est en Angleterre et dans le pays de Galles, 151 lettres par maison habitée, 166 en Écosse et 58 en Irlande.

Les *valentines* du 18 février 1865 (sorte de lettres sentimentales que les jeunes gens des deux sexes s'écrivent habituellement à cette date, en les accompagnant d'un petit cadeau) ont monté à 542,200.

Le total des articles délivrés par la poste en 1857 a été de 818,990,000 dont 43,569,955 journaux et 53,682 livres et papiers divers.

Le rapport constate que 12,000 lettres ont été confiées à la poste sans adresse ou avec une indication insuffisante. De ces 12,000 lettres, 298 contenaient des valeurs pour une somme de 3,700 liv. st. — Les bous émis sur la poste ont monté à 18,144,550 liv. st. — Quant aux caisses d'épargne annexées à l'administration du service des postes depuis 1862, le nombre des déposants est de 611,819 et le montant des dépôts de 6,526,400 liv. st. (*Moniteur* du 22 mai 1866.)

2. *Accidents sur les chemins de fer du Royaume-Uni en 1864.* — Il résulte d'un relevé officiel analysé par le *Times* que le nombre total des voyageurs tués et blessés, tant par suite de leur propre imprudence que par des causes en dehors de leur contrôle, sur les chemins de fer du Royaume-Uni, a été, pendant l'année 1864, de 36 tués et 706 blessés contre 35 tués et 401 blessés dans l'année 1863.

3. *Progrès du commerce extérieur en France et en Angleterre.* — D'après l'*Economist* du 8 octobre 1864, la valeur totale du commerce de l'Angleterre (importations et exportations comprises) s'est élevée, de 2,647 en 1827, à 10,064 millions de francs en 1863 ou de 280 p. 100. Pour la France, l'accroissement a été de 1,616 à 6,941 ou de 329 p. 100.

4. *Fabrication de la bière en Angleterre.* — Au 10 octobre 1864, le nombre des brasseries s'élevait, pour la Grande-Bretagne et l'Irlande, à 2,508. Deux d'entre elles ont consommé au delà de 181,250 hectolitres de malt et payé ensemble pour leurs licences une somme de 375,000 fr. environ.

En somme, il a été préparé, dans le Royaume-Uni, en 1864, 48,544,000 boisseaux de drèche (17,640,890 hectol.), sur lesquels le fisc a perçu 6,582,362 liv. st. (164,559,050 fr.).

D'un autre côté, les exportations de bière anglaise, du 1^{er} octobre 1863 au

1^{er} octobre 1864, se sont élevées à 772,333 hectolitres, représentant une valeur de près de 43,500,000 fr. La part de la France dans ces exportations a été de 15,167 hectolitres, évalués à 697,500 fr.

On comptait enfin dans tout le Royaume-Uni, au 30 septembre dernier, 93,751 débitants de boissons munis de licences. (*Annales du commerce extérieur.*)

5. *Production du sucre de betterave en Europe en 1865-1866.* — La production du sucre de betterave en Europe pour la campagne 1865-1866 est évaluée, comme suit, par M. Licht :

France	250,000,000 kil.
Zollverein.	180,000,000
Autriche	65,000,000
Russie	30,000,000
Pologne.	15,000,000
Belgique	25,000,000
Hollande	3,500,000
Total.	<u>568,500,000</u>

La production, en 1864-1865, a été de 482,633,500 kil.

Le sucre colonial, importé en Europe en 1865, a été de 932,226,000 kil.

(*Constitutionnel*, 26 mars 1866.)

6. *Marine militaire d'Italie.* — Voici, d'après un document officiel distribué aux membres du Parlement de Florence (avril 1866), l'état de la marine militaire italienne :

Bâtiments cuirassés. — 6 frégates de 1^{er} rang, dont 3 à flot et 3 en construction; — 7 frégates de 2^e rang; — 2 corvettes de 1^{er} rang, 2 canonnières de 1^{re} classe, 4 de 2^e; — 2 batteries flottantes; — total : 23 navires, ayant une force de 8,248 chevaux-vapeur, portant 448 canons et montés par 3,738 hommes d'équipage.

Bâtiments à hélice. — 8 frégates de 1^{er} rang, 1 de 2^e; — 3 corvettes de 1^{er} rang, 3 de 2^e (dont 2 en construction); — 5 canonnières de 2^e classe; — total : 20 navires, ayant une force motrice de 6,780 chevaux, portant 544 canons et 7,155 hommes d'équipage.

Bâtiments à aubes. — 3 corvettes de 1^{er} rang, 7 de 2^e, 4 de 3^e (en bois); — 2 avisos de 1^{re} classe, 9 de 2^e, dont 2 seulement en fer; — total : 25 navires, 6,050 chevaux, 118 canons, 3,381 marins.

Bâtiments à voiles. — 4 navires portant 42 canons et 632 hommes d'équipage.

Bâtiments de transport à hélice. — 12 navires, 2,550 chevaux, 24 canons, 1,092 hommes d'équipage; — à aubes, 11 navires, 1,848 chevaux, 12 canons, 634 hommes; — à voiles, 3 navires portant 7 canons et 1,140 marins; — 3 navires-écoles.

L'escadre italienne se compose donc de 71 bâtiments, mus par 25,820 chevaux-vapeur, portant 1,197 canons et 20,627 marins.

L'escadre de transport est de 24 navires, mus par une force de 4,390 chevaux et montés par 3,220 hommes d'équipage.