

JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

BEAURIN-GRESSIER

Chronique des transports

Journal de la société statistique de Paris, tome 35 (1894), p. 79-87

http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1894__35__79_0

© Société de statistique de Paris, 1894, 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.

CHRONIQUE DES TRANSPORTS.

4^e trimestre 1893.



CHEMINS DE FER. — *France*. — Suivant l'usage, la Direction des chemins de fer a mis en distribution, à la fin de décembre, le gros volume de la statistique des chemins de fer français (documents principaux), portant sur les faits relatifs à l'année précédente (année 1892).

Aucune concession nouvelle n'a été faite en 1892, en ce qui concerne le réseau d'intérêt général.

La longueur des lignes concédées à titre définitif qui, au 31 décembre 1891, était de 38,799 kilomètres, s'accroît cependant de 239 kilomètres par l'incorporation dans cette catégorie de 15 kilomètres correspondant à des concessions éventuelles devenues définitives, et l'incorporation dans le réseau d'intérêt général de 224 kilomètres d'anciennes lignes d'intérêt local (réseau de l'Eure).

Les chemins de fer d'intérêt local ont donné lieu à la concession de 129 kilomètres de lignes nouvelles. Les chemins de fer industriels ont perdu 2 kilomètres, déclassés pour inexploitation. Les longueurs concédées passent en définitive de 47,371 à 47,494 kilomètres.

Les tramways, de leur côté, ont donné lieu à des concessions afférentes à 213 kilomètres, ce qui porte à 2,073 kilomètres la longueur du réseau concédé.

Si les concessions ont été rares en 1892, en revanche les ouvertures de lignes se chiffrent par un total de 696 kilomètres, portant l'ensemble du réseau exploité à 38,645 kilomètres. Les tramways s'accroissent également de 146 kilomètres et atteignent, dans l'ensemble, 1,528 kilomètres. Dans ces ouvertures de lignes, la voie étroite compte pour

	Kilomètres.
Chemins de fer d'intérêt général	169
Chemins de fer d'intérêt local	201
Tramways.	101

Parmi les nombreux tableaux qui figurent dans le volume dont nous parlons, nous signalerons celui qui est relatif au capital réalisé par les Compagnies.

	Francs.
Pour les compagnies principales } le capital actions réalisé s'élève à . . .	1,469,894,564
} — obligations réalisé s'élève à . .	11,100,902,116
Pour les compagnies secondaires } — actions — . .	1,558,022,564
} — obligations — . .	116,172,742
Capital réalisé pour l'ensemble des compagnies d'intérêt général.	14,244,991,986.
L'amortissement a porté seulement en 1892 sur.	91,492,309
D'autre part, le compte courant de la garantie d'intérêt se solde, au 31 décembre 1892. pour les chemins de fer d'intérêt général, à	502,818,840 ^{fr} 93

Le volume que nous analysons ne dégage pas le chiffre afférent à l'année 1892, en ce qui concerne la garantie d'intérêt.

Il importe d'ailleurs de rapprocher des chiffres du capital réalisé par les compagnies, les dépenses affectées au premier établissement.

	Francs.
Elles montent, au 31 décembre 1891, à	14,440,408,157
A ces dépenses, l'État ou les localités ont participé pour	3,924,183,132

Cette participation représente, par kilomètre, 119,375 fr.

Les produits nets de l'exploitation des chemins de fer d'intérêt général, en 1892, se sont élevés à 517,217,529 fr., présentant par rapport aux charges des capitaux engagés par les compagnies une insuffisance de 35,987,521 fr.

Le volume dont nous parlons contient encore un grand nombre de tableaux consacrés aux chemins de fer d'intérêt local et aux tramways, aux chemins de fer de l'Algérie, des colonies et des pays de protectorat, mais l'espace nous manque pour en faire l'analyse et nous nous bornerons à les signaler au lecteur.

Nous quitterons la statistique de 1892, pour aborder les faits relatifs à l'année 1893. —

Le *Journal officiel* du 31 décembre 1893 nous donne les résultats de l'exploitation des chemins de fer français d'intérêt local et des tramways pendant le premier semestre de 1893.

	Kilomètres.
Pour les chemins de fer d'intérêt local, la longueur exploitée est de	3,384
En 1892, au 30 juin, la longueur correspondante était de	3,454

Cette différence en moins s'explique, nous l'avons vu plus haut, par l'incorporation au réseau général de 224 kilomètres.

	Francs.
A la même date du 30 juin 1893, les dépenses de premier établissement s'élevaient à	322,995,925
Au 30 juin 1892 elles étaient de	371,778,270
Les dépenses du 1 ^{er} semestre en 1893 sont de	6,397,061
Les recettes —	7,129,265
Le produit net ressort à	682,722

Le réseau des tramways passe de 1,483 kilomètres en 1892, à 1,596 kilomètres en 1893.
— Les dépenses d'établissement de 175,468,158 fr. à 184,695,573 fr.

	Francs.
Enfin les recettes d'exploitation du 1 ^{er} semestre s'élèvent à . .	23,085,856
Les dépenses étant de	20,459,871
Le produit net ressort à	2,493,611

Il est bien entendu qu'il s'agit là d'un résultat général composé de la somme générale des excédents et des insuffisances de la recette par rapport à la dépense pour l'ensemble des compagnies.

Le *Journal officiel* du 24 janvier 1894 donne le tableau des recettes de l'exploitation des chemins de fer d'intérêt général pendant les trois premiers trimestres de l'année 1893.

D'après ce tableau, la longueur exploitée au 30 septembre 1893 est de 35,767 kilomètres contre 35,282 kilomètres à la même époque de 1892.

Les recettes pour cette période sont de 877,953,022 fr. en 1893, contre 861,973,366 fr. en 1892.

Si des résultats trimestriels nous passons aux renseignements hebdomadaires, nous trouvons également au *Journal officiel* du 12 janvier le bulletin comparatif des recettes de chemins de fer pour la 52^e semaine de 1893, qui nous révèle, pour les recettes des compagnies d'intérêt général, un mouvement ascensionnel dépassant de près de 22 millions les recettes de l'année précédente. Attendons le tableau des dépenses pour juger.

Tarif des boissons. — Avant de quitter les chemins de fer français, il nous semble impossible de ne pas dire un mot d'une grave question qui a vivement agité l'opinion au cours du dernier trimestre, nous voulons parler du tarif de transport des boissons.

Les Compagnies du Midi, d'Orléans, de l'Ouest, de Lyon, de ceinture et l'administration des chemins de fer de l'État se sont mises d'accord pour présenter à l'homologation du ministre des travaux publics, à la date du 21 septembre dernier, des modifications de tarif tendant à abaisser considérablement les prix de transport des boissons, notamment des vins du Midi à destination de Paris.

Les compagnies de chemins de fer étaient manifestement guidées dans leur proposition par le développement qu'avaient pris les transports de vin empruntant la voie du cabotage et celle de la navigation intérieure et aussi par le désir d'attirer sur leurs rails la récolte exceptionnelle de 1893 à laquelle l'élévation des tarifs actuels ne permettait pas de venir concurrencer à Paris les vins espagnols d'un titrage supérieur en alcool.

C'est qu'en effet, le fret maritime de Bordeaux à Paris est nominalement de 21 fr., mais,

en réalité, descend à 15 fr. pour les grosses remises. De Cette et Port-Vendres à Bercy, le fret est au maximum de 25 fr.

Les chemins de fer ne pouvaient songer à se rapprocher de prix aussi modiques ; mais, tous les vignobles ne sont pas près de la mer, et les prix du fret maritime doivent être majorés de prix de transport sur rail assez considérable pour gagner le port d'expédition. Les compagnies de chemins de fer ont jugé qu'elles attireraient à elles une quantité notable de vins au moyen d'un tarif à prix ferme de 28 fr. par tonne pour tous les vins en provenance de la région du Midi.

L'application de ce tarif serait d'ailleurs subordonnée à un minimum de 8,000 kilogr. pour chaque expédition.

Bien que les compagnies s'efforçassent de colorer leurs propositions par des considérations tirées de l'intérêt national, de la nécessité de favoriser l'écoulement d'une grosse récolte de vins français et de permettre à nos producteurs de lutter contre les vins espagnols, il était manifeste que leur préoccupation était d'enlever une partie de leur trafic au cabotage et à la batellerie. Aussi ces propositions soulevèrent-elles les protestations enflammées des représentants de Cette, Port-Vendres, Bordeaux et des syndicats de navigation intérieure. A ces clameurs ne tardèrent pas à se joindre celles des viticulteurs du Centre, de la Bourgogne notamment, qui voyaient les avantages de leur situation géographique détruits par le nouveau tarif qui devait supprimer, de fait, une partie des frais attachés à la distance. Des comités se formèrent, le Parlement fut saisi ; des demandes d'interpellation furent adressées au ministre des travaux publics.

Le Comité consultatif des chemins de fer, dans les attributions duquel rentre l'examen des demandes en homologation de tarifs, était de son côté appelé à se prononcer sur la question.

Le rapport de ce comité a, paraît-il, été préparé par l'un de ses membres, M. Obissier Saint-Martin, député. De nouvelles propositions ont été demandées aux compagnies, au nom du comité. Les Compagnies d'Orléans et du Midi se sont montrées disposées à substituer au prix ferme et unique de 28 fr. un tarif appliquant aux transports de toutes les gares des deux réseaux sur Paris un barème ainsi établi :

Jusqu'à 500 kilomètres.	22 ^f 50
Par { jusqu'à 600 kilomètres.	0 03
kilomètre { de 601 à 700 —	0 02
en sus { au delà de 700 kilomètres	0 01

(Frais accessoires compris.)

Ce tarif sauvegarde les intérêts des gares intermédiaires, mais il reste à faire accepter des conditions équivalentes à la Compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée qui, moins intéressée, résiste.

Pour nous qui croyons que la libre concurrence est légitime, même entre chemins de fer et navigation, nous ne nous arrêtons pas sans doute aux arguments humanitaires des compagnies qui ne trompent personne et qui n'ont rien à faire dans la circonstance, mais nous admettons que le nouveau tarif peut être admis, s'il est démontré qu'il ne doit pas mettre en perte les voies ferrées soumises au régime de la garantie d'intérêt et qui, de ce fait, ont le loisir de faire porter leurs déficits sur le budget, c'est-à-dire sur le contribuable. Au surplus, le débat n'est pas encore épuisé et est appelé à se continuer dans la presse, devant le comité, le ministre et, vraisemblablement aussi, devant le Parlement.

ÉTRANGER. — Nous devons maintenant passer à l'étranger :

a) *Europe.* — Avant d'aborder l'examen des statistiques de divers pays, nous nous arrêterons un instant à un tableau publié au *Journal officiel* français du 16 décembre 1893 et qui a trait à la situation au 31 décembre 1892 des chemins de fer de l'Europe. La longueur totale livrée à l'exploitation est de 232,438 kilomètres. Y figurent :

Kilomètres.		Kilomètres.	
L'Allemagne	44,260	L'Espagne	10,894
L'Autriche-Hongrie	28,357	La Suède et Norvège	10,023
La France	38,645	La Belgique	5,438
La Grande-Bretagne	32,799	Les Pays-Bas	3,079
La Russie	31,627	La Suisse	3,329
L'Italie	13,673	Les autres pays	10,314

L'accroissement des lignes ouvertes à l'exploitation en 1892 est de 4,340 kilomètres, soit de 1,90 p. 100 du réseau exploité en 1891.

Les longueurs des lignes ouvertes en 1892 se répartissent ainsi :

Kilomètres.		Kilomètres.	
Allemagne	796	Espagne	639
Autriche-Hongrie	291	Suède et Norvège	182
France	698	Belgique	131
Grande-Bretagne	204	Pays-Bas	"
Russie	556	Suisse	93
Italie	534	Autres pays	216

Les ouvertures de lignes se ralentissent d'une manière notable chez les grandes nations dont le réseau principal peut être considéré comme complet ou à peu près. Les lignes dont on aborde désormais la construction appartiennent au réseau secondaire et ne sauraient prêter à un déploiement d'activité analogue à celui auquel nous avons assisté dans les vingt dernières années.

b) *Russie*. — Nous signalerons la mise en distribution du 33^e volume du *Recueil statistique du ministère des voies de communication*. — Renseignements sur les chemins de fer en 1891. Saint-Petersbourg, 1893. Nous nous bornerons à en extraire les données récapitulatives ci-après :

	1890.	1891.		Différence.
Longueur moyenne exploitée en verstes (1 ^{km} ,067).	26,679	27,305	+	626
Nombre de voyageurs à 1 verste de parcours	4,699,831,000	4,976,456,000	+	276,622,000
Nombre de pouds (6 ^{kg} ,380) à une verste de parcours	854,035,594,000	873,673,461,010	+	19,637,867,000

c) *Italie*. — Vient de paraître le compte rendu de la construction et de l'exploitation des chemins de fer italiens pour les années 1888, 1889, 1890. Fascicule III. Rome, 1893. Voici également les données récapitulatives de ce volume.

	1889.	1890.		Différence.
	Kilomètres.			
Longueur moyenne exploitée (en kilomètres).	12,796	13,022	+	226
Voyageurs kilométriques	2,258,169,896	2,212,825,853	—	45,344,043
Tonnes kilométriques.	1,971,915,211	2,027,822,615	+	55,907,404
Recettes nettes kilométriques	6,778 ^f	6,320 ^f	—	458 ^f

Cette statistique, qui s'applique à l'année 1890, est bien tardive. En tous cas elle révèle déjà l'existence de la crise qui sévit actuellement d'une manière si cruelle en Italie.

d) *Bade*. — Vient de paraître également le *Rapport annuel sur les chemins de fer et la navigation à vapeur dans le grand-duché de Bade en 1892*. — Carlsruhe, 1893. Nous en extrayons les données ci-après :

	1891.	1892.	Différence.
	Kilomètres.		
Longueur moyenne exploitée (en kilomètres) . .	1,429	1,429	"
Voyageurs kilométriques	419,378,147	424,283,581	+ 4,905,434
Tonnes kilométriques	569,721,513	577,480,669	+ 7,759,156
	Marks.		
Recette nette kilométrique (en marks) . .	9,114	9,697	+ 583

NOTA. — Les chiffres des tonnes kilométriques ne comprennent pas la grande vitesse et les bestiaux.

e) *États-Unis*. — Nous avons mentionné dans la chronique afférente au 3^e trimestre de 1893 les données statistiques se rapportant au transport par voie ferrée aux États-Unis. Nous n'y reviendrons pas ici. Nous croyons cependant intéressant de signaler une innovation que vient d'adopter l'*Interstate Commerce Commission* pour assurer aux documents qu'elle fait paraître la plus grande publicité. Avant l'apparition de tout document, le comité de rédaction envoie à la presse, comme une sorte de prospectus, une feuille en donnant un résumé succinct et permettant de l'annoncer au public.

Cette innovation est très ingénieuse et pourrait être utilement imitée par les services de statistique de la plupart des pays européens.

NAVIGATION MARITIME. — *France*. — Le tableau général du commerce de la France pour l'année 1892, paru au mois d'octobre dernier, est complété, en ce qui concerne la navigation maritime, par le tableau général des mouvements du cabotage que publie également l'administration des douanes et qui vient de paraître dans le courant de décembre. Ce document ne traite pas seulement du cabotage de port français à port français, il consacre également une série de tableaux à l'ensemble des mouvements maritimes dans chacun des ports de France.

Parlons d'abord du cabotage. Le poids total des marchandises expédiées par mer, en 1892, de port français à port français, a été de 2,668,977 tonnes de 1,000 kilogr. Le chiffre correspondant de 1891 avait été de 2,543,849 tonnes, et la moyenne des cinq années antérieures, de 2,496,634 tonnes. Les résultats de 1892 sont donc supérieurs de 125,128 tonnes à ceux de 1891 et de 172,343 tonnes à la moyenne quinquennale. Dans le total de 2,668,977 tonnes en 1892, les vins figurent pour 253,235 tonnes, chiffre considérable par rapport à celui des années antérieures. Ce tonnage total a été transporté par 50,323 navires jaugeant 5,420,875 tonneaux. En 1891, le nombre des navires avait été de 52,361 navires et le tonnage de 5,129,254 tonneaux. La moyenne des cinq années antérieures donne 54,005 navires et 5,085,768 tonneaux. L'année 1892 présente ainsi, sur la période quinquennale, une diminution de 3,682 navires et une augmentation de 335,107 tonneaux. Nous trouvons dans ces chiffres la confirmation d'une tendance, déjà signalée, à l'augmentation de la capacité des navires.

Les mouvements du cabotage, bien qu'intéressants, le sont moins que ceux du commerce extérieur parce que, réservé exclusivement au pavillon national, et desservant seulement les transports des marchés intérieurs, le cabotage ne peut servir à donner la mesure de la puissance et de l'activité de notre commerce. Le même document nous fournit un tableau sur l'ensemble du commerce dont la triste éloquence nous permet de marquer l'influence funeste de notre nouveau tarif général sur le commerce de la France avec l'étranger. En voici le résumé :

	Entrées.		Sorties.		Ensemble.	
	1891.	1892.	1891.	1892.	1891.	1892.
	En tonneaux.					
Tonnage de jauge.	21,717,165	20,172,108	22,118,847	20,633,172	43,836,032	40,805,280
	En tonnes de 1,000 kilogrammes.					
Poids des marchandises .	18,709,856	16,783,222	7,656,081	7,599,997	26,365,937	24,383,219

Le tonnage de jauge diminue en 1892 de 3,030,752 tonneaux ou 6,8 p. 100.

Le poids des marchandises diminue en 1892 de 1,982,718 tonnes ou 7,5 p. 100.

Les ports les plus durement frappés sont ceux de

Noms des ports.	Pertes		Noms des ports.	Pertes	
	comme tonnage. (Tonneaux.)	comme marchandises. (Tonnes.)		comme tonnage. (Tonneaux.)	comme marchandises. (Tonnes.)
Marseille . . .	1,115,361	485,150	Cette	189,321	138,987
Havre	488,151	374,226	Rouen. . . .	472,176	279,051
Dunkerque . .	320,103	130,311			

D'une main on impose au pays les sacrifices financiers les plus lourds pour assurer l'accès de nos ports, de l'autre, on les bouche plus sûrement avec des taxes prohibitives que ne pouvaient le faire les obstacles accumulés par la nature.

L'administration des douanes nous fournit encore des renseignements plus récents, dans ses documents statistiques mensuels. Le fascicule de janvier 1894 donne un aperçu provisoire des faits relatifs à l'année 1893.

La décroissance du mouvement de nos ports, en ce qui concerne le commerce extérieur, s'est accentuée dans des proportions que faisaient prévoir nos précédentes chroniques. Voici pour les seuls navires chargés français ayant effectué des opérations dans nos ports la comparaison des tonnages pendant les trois dernières années :

	1893.	1892.	1891.
	Tonneaux.		
Entrées	3,961,910	4,325,588	4,587,437
Sorties	3,882,298	4,131,702	4,461,511
Ensemble	7,844,208	8,457,290	9,048,948

Le nombre de tonneaux décroît de 613,082 par rapport à 1892 ; par rapport à 1891, la décroissance est de 1,204,740 tonneaux.

Par un phénomène extraordinaire, la décroissance est moins grande en ce qui concerne les navires sous pavillon étranger. Il y a même un relèvement par rapport à l'année 1892. Voici les chiffres :

	1893.	1892.	1891.
	Tonneaux.		
Entrées	9,225,484	8,837,473	10,421,707
Sorties	5,024,001	4,989,253	5,664,830
Ensemble	14,249,485	13,826,726	16,086,537

Ainsi, tout l'effort de protection de la nouvelle législation douanière aboutit à réduire surtout les mouvements des navires sous pavillon français, alors que la marine marchande reçoit sur les fonds du Trésor des primes qui ne sont pas inférieures, en y comprenant les allocations aux compagnies subventionnées, à 43 millions de francs.

Les mêmes documents statistiques des douanes nous renseignent sur le mouvement en 1893 des échanges de la France avec l'étranger.

		France.
Nos importations	} par rapport à	1892 de
sont en baisse		1891 de
Nos exportations		1892 de
sont en baisse		1891 de
		251,339,000
		831,147,000
		251,116,000
		360,118,000

Étranger. — Nous venons de signaler la déchéance de notre commerce extérieur ; notons que la plupart des pays européens, à des degrés divers, subissent le contre-coup de la crise qui sévit sur nous.

a) *Angleterre*. — Les importations de 1893, en *Angleterre*, ont fléchi de 18,726,192 livres sterling et les exportations de 8,580,807.

b) *Belgique*. — Nous avons sous les yeux le tableau général du commerce de la *Belgique* avec les pays étrangers pour l'année 1892.

Ce tableau accuse une diminution de 505 millions de francs, ou 8 p. 100, sur les résultats correspondants de l'année 1891, savoir :

Importations : 302 millions.

Exportations : 203 millions.

Les mouvements de la navigation maritime en *Belgique* sont également en décroissance pour l'année 1892 par rapport à l'année 1891. Le tonnage des navires diminue de 13 p. 100 à l'entrée, de 11 p. 100 à la sortie.

c) *Italie*. — D'après l'*Annuaire statistique italien* publié par la direction de la statistique au ministère de l'agriculture, de l'industrie et du commerce, la navigation maritime de l'Italie en 1892 a donné lieu à un tonnage de 46,340,220 tonneaux, contre 46,900,000 tonneaux en 1891. La décroissance se manifeste là comme ailleurs. Les résultats de 1893 l'accentueront sans doute.

A quoi tient cette dépression générale du commerce extérieur dans tous les pays ? Sans doute à une baisse des prix, mais aussi et surtout au vent de protectionnisme à outrance qui depuis quelques années a soufflé sur notre vieux monde.

NAVIGATION INTÉRIEURE. — *France*. — Le dernier tableau mensuel concernant les mouvements de la navigation intérieure (*Journal officiel* du 2 février courant) se rapporte au mois de novembre 1893. Il fait ressortir une décroissance persistante de la circulation des bateaux en 1893. Le nombre de tonnes embarquées sur le réseau qui, l'année précédente, s'était élevé pour la même période à 23,741,014, est tombé à 23,116,446, en diminution de 624,568 tonnes. Le seul mois de novembre perd 89,155 tonnes. Il n'est plus possible, comme nous l'avions fait précédemment, d'attribuer cette décroissance aux influences climatiques. Elle tient évidemment, comme celle de la navigation maritime, au ralentissement des transactions, au marasme des affaires, à une crise, en un mot.

Ce mouvement de recul dans les chiffres du tonnage est d'autant plus frappant qu'il succède à un développement exceptionnel de la navigation intérieure pendant les quinze dernières années où le tonnage kilométrique des voies navigables avait plus que doublé.

Ce recul se manifeste particulièrement pour les canaux du Berry, latéral à la Loire, du Centre (région du Centre) et l'Aisne, les canaux d'Aire, de la Deule, de Saint-Quentin, de la Sensée, latéral à l'Oise, de Saint-Martin (région du Nord). Ces voies perdent plus de 1,600,000 tonnes, perte compensée en partie par un léger gain sur d'autres voies.

Étranger. — *Russie*. — Le 31^e volume du *Recueil statistique du ministère des voies de communication* est en grande partie consacré à la navigation intérieure en 1891. D'après ce recueil, le nombre des bateaux chargés dans les ports des voies navigables de la Russie, ceux de la Finlande, du Caucase et de la Pologne exceptés, aurait atteint 81,773 ; celui des trains 138,688.

La comparaison de ces résultats avec la moyenne des dix années précédentes fait ressortir pour 1891 une augmentation de 30.7 p. 100 pour les bateaux et de 50.1 p. 100 pour les trains. Le poids des marchandises embarquées sur les bateaux se serait élevé à 9,868,753 tonnes, contre 8,575,372 tonnes embarquées pendant l'année moyenne de la décade précédente ; soit une augmentation de 15 p. 100 en faveur de l'année 1891.

Postes et télégraphes (Étranger). — Nous extrayons du 39^e *Rapport de gestion* du maître général des postes de la Grande-Bretagne pour l'exercice d'avril 1892 à fin mars 1893, les faits suivants :

Les lettres expédiées, dont 12,132,144 lettres recommandées, ont atteint le chiffre énorme de 1,790,500,000 (1.3 p. 100 de plus que dans l'exercice précédent); ce qui représente 46.6 lettres par habitant.

Il y a eu 244,400,000 cartes postales (1.2 p. 100 de plus que pour l'exercice précédent, 6.4 par habitant).

Les imprimés, circulaires, échantillons présentent une augmentation de 8 p. 100, avec un total de 535,200,000 envois (14 par habitant).

Quel prodigieux pays que cette Angleterre !

BEAURIN-GRESSIER.
