

JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

JSFS

Vie de la société

Journal de la société statistique de Paris, tome 43 (1902), p. 253-257

http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1902__43__253_0

© Société de statistique de Paris, 1902, tous droits réservés.

L'accès aux archives de la revue « Journal de la société statistique de Paris » (<http://publications-sfds.math.cnrs.fr/index.php/J-SFdS>) implique l'accord avec les conditions générales d'utilisation (<http://www.numdam.org/conditions>). Toute utilisation commerciale ou impression systématique est constitutive d'une infraction pénale. Toute copie ou impression de ce fichier doit contenir la présente mention de copyright.

NUMDAM

Article numérisé dans le cadre du programme
Numérisation de documents anciens mathématiques
<http://www.numdam.org/>

JOURNAL

DE LA

SOCIÉTÉ DE STATISTIQUE DE PARIS

N° 8. — AOUT 1902.

I.

PROCÈS-VERBAL DE LA SÉANCE DU 16 JUILLET 1902.

SOMMAIRE. — Adoption du procès-verbal de la dernière séance. — Nécrologie. — Présentation d'un nouveau membre. — Correspondance. — Présentation des ouvrages. — Communication de M. Bonnard : Quelques mots sur la mise en valeur du transsaharien ainsi que des ports et des richesses métallurgiques de la Tunisie. — Communication de M. Schelle sur les résultats du grand programme de 1879, en ce qui concerne les chemins de fer ; — discussion : MM. Griolet, Fernand Faure, Malzac et Schelle.

La séance est ouverte à 9 heures, sous la présidence de M. Émile Mercet.
Le procès-verbal de la séance du 18 juin est adopté.

M. le PRÉSIDENT a le regret d'informer la Société du décès de deux de nos collègues, MM. Paul de Chamberet et Arsène Dumont. Le premier nous appartenait depuis 12 ans, mais venait rarement à nos réunions. Il n'en était pas de même de M. Dumont dont la mort nous a été apprise incidemment. Quoique ne faisant partie de notre Société que depuis 5 ans, il avait publié dans ce Journal d'intéressantes études sur la population.

M. Salefranque, membre du conseil, vient d'être nommé directeur de l'enregistrement du département des Landes. M. le Président, exprime, à cette occasion, le regret de voir un de nos collaborateurs les plus assidus quitter Paris. M. Salefranque avait en effet publié sur la statistique fiscale des articles très remarquables et était l'auteur de la table alphabétique et analytique des 40 années de notre Journal parue au commencement de 1901.

MM. DES ESSARS et FLECHEY présentent comme membre titulaire. M. Alfred Constat, secrétaire de l'almanach Hachette, 20, rue Saint-Sulpice. Conformément aux statuts, l'élection définitive aura lieu à la prochaine séance.

Il est donné lecture d'une lettre adressée à M. le Président, par notre collègue, M. Miquel, percepteur à Nogent-l'Arteau (Aisne), relative à certains desiderata exprimés dans la séance du 21 mai dernier, au sujet du document officiel, la *Situation financière des communes*. Il en est pris note et le Conseil sera saisi de la question.

M. le professeur François Cosentini, directeur de la *Revue italienne de sociologie et sciences auxiliaires*, informe la Société qu'un Congrès sociologique sicilien sera convoqué à Palerme du 9 au 12 octobre prochain et se tiendra à l'Hôtel de ville.

Le but que se propose le Congrès est non seulement de discuter les questions qui regardent la vie économique et sociale sicilienne, mais encore d'appeler l'attention des savants sur les problèmes fondamentaux de la science sociologique et économique en les ramenant sur un terrain tout à fait pratique. Le Comité organisateur invite tous les sociologues et économistes italiens et étrangers à participer aux travaux de cette section, en envoyant quelque mémoire ou quelque communication, qui pourra même former l'objet d'une discussion, si la Présidence du Congrès le croit utile. S'adresser, pour toutes informations, à M. François Cosentini, secrétaire général du Congrès, à Palerme.

M. le SECRÉTAIRE GÉNÉRAL fait la présentation des ouvrages suivants : *De la responsabilité en matière d'accidents du travail*, 2^e édition, par M. M. Bellom ; — *Diminution des risques d'accidents dans les houillères françaises depuis 1881*, par M. Keller ; — *Rapports divers sur l'hygiène de l'enfance et la vaccination, 1900-1901* (émanés de l'Académie de médecine). Le Dr Schidlovsky transmet en son nom la *Revue abrégée des principales maladies épidémiques en 1900*, dans 17 gouvernements russes de Zemtovo. Vient ensuite un certain nombre de *documents officiels* dont on trouvera plus loin la liste (p. 287).

M. le PRÉSIDENT informe la société que M. Yves Guyot, ne pouvant assister à la séance, a demandé l'ajournement de sa communication sur les sucres à une séance ultérieure.

L'ordre du jour appelle la lecture d'une étude de M. Schelle, mais celui-ci, sur la demande de M. le Président, cède son tour de parole à M. BONNARD qui a exprimé le désir de dire seulement quelques mots relativement à l'influence des trusts sur la mise en valeur des ports et des richesses métallurgiques de la Tunisie, ainsi que du transsaharien.

Puisque, dit l'orateur, les trusts de l'acier, de l'Océan, de la construction navale vont hâter l'amélioration de l'outillage naval et multiplier les cargo-boats de 15 000, 20 000 tonnes et au delà, il importe, semble-t-il, que la France mette à profit des points géographiques tels que Bougrara, et surtout Bizerte sur la ligne Gibraltar-Suez, et qu'elle les aménage avec outillage perfectionné, voies d'accès et zones franches pour le fret de sortie. Cela en vaut la peine. La flotte marchande veut demain de grands ports aux eaux profondes.

Puisque ces trusts de l'acier, de l'Océan, de la construction navale auront pour effet d'inonder l'Europe, et l'Orient, de fer, d'acier, sous toutes les formes, à des conditions exceptionnelles de bon marché, il importe que la France se montre également soucieuse de son industrie métallurgique, surtout quand Bizerte peut être un des premiers centres métallurgiques du monde, par les riches minerais de l'Ouenza, par le charbon à bon marché venu en retour des phosphates de Thala, avec ces débouchés : le port militaire, le camp retranché de l'Afrique du Nord, le port de commerce accessible aux plus grands navires, et ce chemin de pénétration, le Transsaharien Bizerte-Bougrara, Bilma Est du Tchad.

Puisque le trust de l'Océan, par un outillage perfectionné, l'économie de frais généraux, peut monopoliser les transports, par exemple pour le coton et la laine, le directeur de ce trust américain, maître de la marche des navires, maître des tarifs, pourrait s'entendre avec un trust du coton, et même, avec un trust de la laine, les États-Unis tendant à occuper dès aujourd'hui la première place pour la transformation du coton, comme pour sa production. Nos industries du coton et de la laine pourraient dès lors être menacées de quelque crise (1).

Puisque, d'autre part, l'immense marché de l'Afrique française produisant des matières premières, telles que le coton ou la laine, et s'offrant comme débouché pour des produits manufacturés peut échapper à l'influence économique du trust de l'Océan, la création de ce trust est, semble-t-il, une nouvelle raison pour la France de considérer le Transsaharien non seulement comme utile aux transports des ma-

(1) La France achetait en 1899 : 265 millions de kilogrammes de laine en masse, et 211 millions de kilogrammes de coton en laine.

tières premières ou manufacturées, mais comme nécessaire à titre de contrôle pour l'État et les sociétés de colonisation, en ce qui concerne la mise en valeur de l'Afrique.

Pour cela, de Bougrara au Tchad, par Bilma, deux mille cinq cents kilomètres de rails suffisent avec la batellerie européenne ou indigène du Tchad, du Chari, de ses affluents, et même de l'Oubangui et du Congo, navigables sur de longs parcours à des trains de chalands.

La France, par le Transsaharien, pourra mettre ainsi à l'abri du trust de l'Océan, l'immense marché de l'Afrique française.

Des renseignements empruntés par M. Bonnard aux travaux publiés par MM. Aug. Chevalier (1), Wauters (2) et Toutée (3) lui permettent de fournir quelques rares données numériques sur l'importance des matières premières dont il s'agit.

Les cotons du Congo, produit par plusieurs espèces de cotonniers, pêchent souvent par le manque de longueur de leurs fibres, mais ils sont fort soyeux et conviennent pour faire de la ouate.

Dès maintenant, il serait possible de cultiver, dans la vallée du Niger, 250 000 hectares en cotonniers, sans aucun travail hydraulique spécial.

Le coton indigène fourni surtout par le *Gossypium cunctatum*, sans avoir une grande valeur, possède de sérieuses qualités et peut être amélioré par la sélection ou l'hybridation, avec les cotons d'Amérique ou d'Égypte. Les soies sont fines, résistantes et d'une grande blancheur. Déjà en 1899, M. Fossat, membre de la mission du général de Trentinian, est parvenu à se procurer chez les indigènes 70 tonnes de coton trié, non égrené, et la petite quantité qui parvint alors en France fut cotée 50 à 60 fr. les 100 kilogrammes.

Le mouton, dont la chair est de bonne qualité, a une robe blanche et noire, à poils ras. Il se rencontre seulement au nord du parallèle 8°30'. A cette latitude, il est dépourvu de laine, mais sa taille n'est pas trop inférieure à celle de nos espèces européennes. Les moutons à poil ras se trouvent en énorme majorité jusqu'à hauteur de Zinder, où l'on rencontre les premiers troupeaux de moutons à laine. Quelques animaux du Zaberma ont une taille qui dépasse 1^m,10 et paraissent gigantesques au milieu de leurs congénères des régions voisines.

De temps en temps on rencontre des troupeaux de bœufs et de moutons que des pasteurs foulahs font pâturer dans d'immenses prairies incultes.

Quant au Poul (ou Foulah), il est le meilleur pasteur du monde. Il n'est pas rare de rencontrer déjà des troupeaux de 200 ou 300 vaches et de 2 000 moutons dans la région la plus septentrionale du Niger. Malheureusement les races ont besoin d'être améliorées, et la culture des plantes fourragères est l'un des plus difficiles problèmes à résoudre en Afrique tropicale.

La communication de M. Bonnard est accueillie avec un vif intérêt.

M. le PRÉSIDENT donne la parole à M. Schelle pour son étude sur les résultats du grand programme de 1879, en ce qui concerne les chemins de fer.

M. SCHELLE rappelle dans quelles conditions a été préparé le grand programme de travaux publics auquel M. de Freycinet a attaché son nom. Après la tentative du 16 mai, le ministère du 13 décembre 1877 voulut donner une vive impulsion aux travaux publics. En ce qui concerne les chemins de fer, 11 500 kilom. étaient encore à construire ou à achever, dont 4 100 concédés aux grandes compagnies, 1 650 aux compagnies secondaires d'intérêt général, 2 900 classés et non concédés, 2 850 déclarés d'utilité publique comme lignes d'intérêt local. Pour compléter l'outillage, il fallait ajouter 5 000 kilom. C'était donc 16 500 kilom. A 200 000 fr. l'un, c'était une dépense de plus de 3 milliards. M. Schelle examine la situation financière en 1878 et explique qu'en préparant un classement de travaux publics, le Ministère républicain n'innovait pas et ne faisait qu'imiter ce qui avait été fait à diverses

(1) *Bulletin de la Société des études maritimes et coloniales.*

(2) *L'État indépendant du Congo.*

(3) *Du Dahomey au Sahara.*

reprises sous Louis-Philippe et sous l'empire. Le choix des lignes nouvelles à exécuter fut confié à des commissions régionales puis au conseil général des ponts et chaussées qui proposa un classement de 4 540 kilom. nouveaux et, supprimant quelques lignes anciennes, arriva à un total de 14 000 kilom. à construire. Il fit remarquer que l'évaluation de 200 000 fr. par kilomètre serait insuffisante. Le classement proposé aux Chambres et rectifié en novembre 1878 comprit 162 lignes nouvelles ayant 6 200 kilom. ; la loi du 17 juillet 1879 comprit 8 758 kilom., sans compter 2 500 kilom. de lignes d'intérêt local à incorporer dans le réseau d'intérêt général. C'était maintenant 20 000 kilom. à construire ou à racheter et 5 milliards au moins de dépenses à faire, en tenant compte des rachats de lignes d'intérêt général.

Si l'on prend la situation actuelle, on constate que les 20 000 kilom. ainsi prévus (exactement 19 878) sont devenus, par suite de modifications et d'additions, 22 142 kilom., dont, au 31 décembre 1900, 17 020 sont exploités et 5 122 non exploités. Quant à la dépense, en se basant sur la statistique des chemins de fer et sur les documents budgétaires, on trouve que les lignes exploitées ont coûté 4 milliards 800 000 000 de francs et que les lignes non achevées coûteront 1 milliard 500 000 000 de francs.

Le programme est donc passé à 6 300 000 000 de francs, non compris le matériel roulant. Avec les dépenses de ce matériel, on arriverait à 6 600 000 000 environ.

Quant au produit net obtenu, il ne ressort pas à beaucoup plus de 1 1/2 p. 100 pour les lignes déjà exploitées.

Quelle a été l'influence indirecte que les voies ferrées ainsi établies ont eue sur le développement de la richesse ? M. Schelle examine les diverses théories émises à ce sujet, et notamment celle de Dupuit ; il estime que lorsque le produit des voies ferrées couvre les frais d'exploitation et rémunère les capitaux engagés, on est à peu près certain que les richesses produites l'emportent de beaucoup sur les richesses détruites ; mais que, dans les autres cas, on ne peut rien affirmer.

M. GRIOLET appuie les appréciations de M. Schelle sur les théories de Dupuit. A propos de la tarification des ponts à péage, ce dernier proposait de faire payer aux passagers un droit plus ou moins élevé suivant l'intérêt plus ou moins grand qu'ils avaient à passer. L'idée, d'application peu pratique, était cependant ingénieuse ; sous une forme indirecte les compagnies de chemins de fer la réalisent en partie en offrant au public des billets à prix réduits, suivant un grand nombre de combinaisons destinées à tenir compte de l'utilité variable du voyage.

M. Griolet partagerait l'opinion de M. Schelle sur l'impossibilité de mesurer le profit réel tiré des voies ferrées créées depuis 1879. Les recettes enregistrées sont parfois trompeuses, parce que ce sont quelquefois des recettes anciennes détournées ; le trafic attribué aux lignes du plan Freycinet s'exerçait autrefois en partie par les anciennes lignes. Quant à la répartition des dépenses entre l'ancien et le nouveau réseau, elle peut se faire assez exactement sauf peut-être pour ce qui se rapporte aux frais généraux.

Au moment de la préparation du plan Freycinet, on s'est certainement fait quelques illusions ; on était peut-être mal renseigné sur les véritables ressources des pays à traverser ; autrement on aurait adopté des systèmes plus économiques de construction et d'exploitation. En Belgique, on est arrivé à exploiter des voies ferrées qui laissent un bénéfice avec des recettes ne dépassant pas 2 000 fr. par kilomètre.

Peut-être aurait-il été plus sage de commencer par doubler les grandes artères, par accroître les installations, les gares, le matériel, par développer la puissance du réseau existant avant de créer des concurrences.

Avec le temps, on finira sans doute par retirer un certain profit du nouveau réseau, mais, comme l'a fait remarquer M. Schelle, les profits apparents ne sont pas toujours réels, il y a souvent de simples déplacements. Un chemin de fer permet l'exploitation de carrières éloignées de la capitale, il a peut-être rendu improductives d'anciennes carrières plus rapprochées. Pour constater l'utilité finale des voies de communication, l'indice le plus sûr est assurément le chiffre des recettes encaissées.

M. Fernand FAURE est frappé des observations qui viennent d'être présentées,

quant à l'impossibilité d'apprécier l'utilité générale des voies de communication; il lui semble difficile de croire qu'on s'est engagé dans des dépenses aussi considérables, sans en avoir pesé les conséquences économiques. Une voie ferrée étant supposée construite dans les meilleures conditions, personne ne pourrait savoir si elle est vraiment utile? ou du moins, le seul critérium serait le produit net?

M. Fernand Faure ne croit pas que l'on doive considérer exclusivement et même principalement le produit net. Il n'avait pas encore apprécié aussi bien qu'aujourd'hui toute la valeur de la formule : utilité publique. Cette formule est générale et vague, en cela elle est excellente. On ne s'inquiète pas de l'intérêt immédiat que le voyageur retire du voyage accompli, parce que le service rendu est surtout d'ordre collectif, général. On se propose de servir la société tout entière : l'homme qui habite Dunkerque peut être servi par quelque chemin de fer du Midi. Sans doute, il y a des choses qui échappent à une évaluation arithmétique, mais de ce qu'on ne peut pas la mesurer, peut-on dire que l'utilité n'existe pas?

Un chemin de fer, supposé construit dans des conditions normales, mais exploité à perte, est néanmoins utile parce qu'au-dessus du revenu particulier il y a les intérêts généraux, politiques, moraux qui exigent que les populations soient rapprochées.

M. MALZAC dit que l'utilité des routes de terre est encore plus difficile à mesurer que celle des chemins de fer et que cependant cette utilité n'est pas contestée. A son avis, un pays doit engager ses capitaux dans la création de voies de communication comme il les engage dans les dépenses militaires, en vue de fortifier sa puissance

M. GRIOLET constate qu'il y a là une question de mesure. Telle ligne ferrée voisine de Paris coûte 100 000 fr. de frais d'exploitation et en rapporte 5 000, c'est un véritable abus. Un chemin de fer n'apporte pas toujours la richesse dans une contrée; parfois il la ruine, tel est le cas dans certains pays de montagnes.

M. SCHELLE fait observer qu'il n'a pas nié l'utilité des chemins de fer même peu productifs et leurs effets bienfaisants. Il a seulement voulu dire que l'appréciation de cette utilité était très délicate; en pareille matière les hommes les plus compétents se trompent souvent dans leurs prévisions. Le seul cas où les résultats peuvent être appréciés avec certitude est celui où l'exploitation donne un produit suffisant.

M. le PRÉSIDENT remercie M. Schelle de son intéressante communication, qui sera insérée *in extenso* dans un prochain numéro, et lève la séance à 10 heures et demie en donnant rendez-vous aux membres de la société à la séance d'octobre prochain.

Le Secrétaire général,
E. FLECHEY.

Le Président,
E. MERCET.
