

JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

JSFS

Vie de la société

Journal de la société statistique de Paris, tome 45 (1904), p. 229-231

http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1904__45_229_0

© Société de statistique de Paris, 1904, 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° 7. — JUILLET 1904.

I.

PROCÈS-VERBAL DE LA SÉANCE DU 15 JUIN 1904.

SOMMAIRE. — Adoption du procès-verbal de la séance précédente. — Election définitive de deux membres titulaires. — Correspondance. — Présentation des ouvrages : M. Levasseur, le Secrétaire général. — Communication de M. Cadoux sur le Métropolitain de Paris (Prévisions et résultats) ; discussion : MM. Yves Guyot, Cadoux, Duval, D^r Chervin, Fléchet.

La séance est ouverte à 9 heures sous la présidence de M. le D^r CHERVIN. Le procès-verbal de la dernière séance est adopté.

Sont ratifiées définitivement les nominations, comme membres titulaires, de MM. Kindberg et Georges Pallain, présentés dans la séance du 20 mai.

M. le SECRÉTAIRE GÉNÉRAL signale dans la correspondance deux lettres officielles émanées du Bureau impérial de statistique d'Allemagne et du Bureau royal de statistique de Wurtemberg, informant la Société que les directeurs de ces deux services viennent d'être remplacés et sont actuellement M. le Président von Zeller et M. le D^r von der Borgh.

M. Fléchet attire aussi l'attention de la Société sur l'ouverture, à Arras, du 20 au 24 juillet prochain, du premier Congrès national d'hygiène sociale, organisé sous le patronage de l'*Alliance d'hygiène sociale*, dont on connaît le but : coordonner les efforts épars et parfois contradictoires en organisant avec méthode la lutte contre les maladies dites populaires.

M. LEVASSEUR dépose sur le bureau de la Société un certain nombre d'exemplaires d'une brochure, dont il est l'auteur, intitulée : *La Question des habitations à bon marché*, et qu'il met à la disposition de ses collègues.

M. le SECRÉTAIRE GÉNÉRAL donne l'énumération des documents officiels et privés transmis depuis la dernière séance. On en trouvera la liste page 262.

L'ordre du jour appelle la lecture de la communication de M. CADOUX : *Le Métropolitain de Paris, prévisions et résultats*. Accueillie avec intérêt, cette lecture donne lieu à la discussion suivante :

M. Yves Guyot constate que le succès du Métropolitain, dont M. Cadoux vient de montrer les résultats dans son intéressante étude, est un démenti éclatant à l'objection misonéiste qu'il a entendu si souvent lui opposer quand il essayait, soit comme conseiller municipal, soit comme ministre, de faire aboutir le Métropolitain. Elle se traduisait sous cette forme imagée : « Les Parisiens ne descendront jamais dans un trou de taupe. » Ils y descendent par millions.

Mais le conseil municipal de Paris a montré la conception du particularisme le plus étroit quand il a fait un Métropolitain d'un gabarit destiné à retenir la population parisienne prisonnière dans son enceinte. Cette assemblée démocratique a entendu laisser aux personnes riches, ayant des voitures ou des automobiles, la

faculté d'aller chercher plus d'espace et plus d'air au dehors de Paris ; et cependant la facilité des moyens de circulation est la solution de la question des logements salubres et à bon marché.

Le Métropolitain de Paris est un grand progrès ; mais nous ne devons pas nous dissimuler que les voitures du *London Electric railway* sont beaucoup plus grandes et plus confortables que les nôtres. Il n'y a qu'une classe : seulement, les wagons de fumeurs et de non-fumeurs alternent et la sélection s'établit tout naturellement. Ces deux wagons se déchargent chacun par une porte contiguë à l'autre. Un seul agent en fait la manœuvre.

Il n'y a pas de contrôle de billets. On prend ses billets au guichet moyennant 2 pence (0 fr. 20 c.) ; on jette le billet, avant de sortir, dans une boîte en verre que surveille un contrôleur. Vous allez ensuite à un des ascenseurs contenant chacun 80 personnes qui vous descendent au niveau du quai. Les gardiens étendent le bras quand le mouvement de sortie et d'entrée dans le wagon est terminé ; et le signal du départ n'est donné que lorsque tous les bras sont étendus. Il n'y a pas de bousculades comme celles que l'on voit à Paris.

Il y a deux rangs de fauteuils se faisant face, très confortables, où on est largement assis.

Le *London Electric railway* débouche actuellement en dehors de Londres, à Shepherd's Bush, d'où les tramways électriques vous conduisent à Kew, à Richmond, à Hampton, etc. La population de Londres peut aller respirer l'air loin du centre de ses occupations.

M. CADOUX répond d'abord à M. Yves Guyot en ce qui concerne spécialement la comparaison qu'il a faite entre le Métropolitain de Londres et celui de Paris. Il est évident qu'à Londres les conditions de confort sont mieux observées. C'est par suite d'un concours de circonstances fâcheuses qu'il n'en est pas ainsi à Paris. Cela ne dépend pas de la Ville. La force des choses obligera le conseil à modifier ce qu'il peut y avoir de défectueux. Les ouvrages sont faits de façon à recevoir des trains absolument semblables à ceux de Londres. Déjà, sur la ligne n° 3, la Compagnie a reconnu que l'ancien matériel était mauvais ; elle l'a remplacé par un nouveau, pas aussi beau peut-être que celui de Londres, mais très satisfaisant. C'est, d'ailleurs, l'intérêt de la Compagnie d'avoir un matériel de bonne qualité.

M. Cadoux ajoute que le public ne se doute pas des difficultés qu'on a dû vaincre. Il a fallu toute la science et toute l'habileté de nos ingénieurs pour surmonter certains obstacles, notamment à l'Étoile et place de la Nation, où l'établissement de réseaux circulaires a nécessité des travaux de maçonnerie considérables, sans qu'on ait eu jusqu'ici à déplorer la mort d'un seul ouvrier ; deux hommes seulement ont été blessés par suite d'éboulements. Ce sont là des résultats merveilleux, que les ingénieurs étrangers sont les premiers à reconnaître ; on sait qu'ils ne manquent pas de prendre les notes les plus précises et de s'inspirer des précautions prises.

M. DUVAL signale quelques améliorations projetées. On s'occupe en ce moment de faire modifier les voitures, qui seront plus longues et plus grandes, ce qui présentera un grand avantage au point de vue des courbes et de l'usure du matériel. Il se demande dans quelle mesure la concurrence que va entraîner la ligne Berliet pour le Métropolitain exercera son influence sur le rendement des lignes et le nombre des voyageurs.

Au sujet des ascenseurs du *London Electric railway*, dont M. Yves Guyot a fait ressortir la commodité, M. CADOUX fait remarquer que si, en effet, le Métropolitain de Londres dispose d'ascenseurs à niveau du sol, comme à Oxford street, dans beaucoup d'endroits, à Frascati par exemple, il faut descendre, pour les gagner, puis remonter ; les deux tiers des stations sont dans ce dernier cas. Quant à Paris, des dégagements, donnant accès à des trottoirs et à des refuges, sont en projet, notamment place du Palais-Royal, où on étudie le moyen de faire descendre les voyageurs devant le Ministère des finances. Dans beaucoup d'autres endroits, on s'est heurté aux difficultés nombreuses que soulèvent, soit l'État, soit les riverains propriétaires des trottoirs.

M. le PRÉSIDENT signale les profits qui résultent pour la ville de Paris de l'exploitation des monopoles : 1 million en ce qui concerne le Métropolitain ; 17 millions pour le gaz.

Enfin, M. FLÉCHEY, constatant, dans un graphique présenté par M. CADOUX, le parallélisme qui avait existé pendant les années 1901, 1902 dans la marche du nombre des kilowatt-heures consommés et celle du nombre des voyageurs, le premier étant continuellement supérieur au second, demande pour quelle raison, en 1903, le résultat contraire s'est produit.

M. CADOUX répond que deux causes peuvent expliquer ce phénomène : une partie des rails conducteurs se trouvant exposés aux intempéries, il se produit, les jours de mauvais temps, soit une déperdition d'électricité, soit même une interruption complète du courant.

Vu la proximité des vacances, la prochaine séance est fixée exceptionnellement au mercredi 6 juillet. La séance est close à 11 heures.

Le Secrétaire général,
E. FLÉCHEY.

Le Président,
D^r CHERVIN.

ERRATUM.

Numéro de mars 1904, p. 96, 7^e paragraphe. — *Au lieu de* : Le nombre des broches passait de 764 600 en 1890, etc. ., *lire* Le nombre des broches à fils de filatures de coton passait de 3 821 192, en 1891, à 5 700 000 broches en 1901, soit une augmentation de 49 p. 100.
