

JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

JSFS

Variétés

Journal de la société statistique de Paris, tome 5 (1864), p. 322-332

[<http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1864__5_322_0>](http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1864__5_322_0)

© Société de statistique de Paris, 1864, 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. Mortalité de l'armée française d'après la durée des années de service. — On trouve des documents intéressants, à ce sujet, dans le rapport ci-après du Ministre de la guerre à l'Empereur (1^{er} octobre 1864).

« Sire ,

« J'ai déjà eu l'honneur d'exposer à Votre Majesté que la statistique médicale récemment publiée démontrait la diminution progressive de la mortalité dans l'armée.

« Je viens aujourd'hui compléter cette donnée principale en commentant rapidement quelques chiffres extraits de l'ensemble de la statistique et afférents à une période nettement limitée.

« D'après les chiffres officiels portés à la tribune parlementaire en 1846, la mortalité annuelle était, pour les troupes de l'intérieur, de 19 décès par 1,000 hommes, et s'élevait en Algérie à 64. Dans les années 1862 et 1863, elle n'était plus que de 10 décès pour 1,000 hommes à l'intérieur et de 12 environ en Algérie. Le chiffre de la mortalité a donc diminué de 48 p. 100 à l'intérieur, et de 82 p. 100 en Algérie.

« Ce progrès devait naturellement marcher de front avec une diminution dans le mouvement des malades de nos hôpitaux, et le nombre des journées de traitement, qui s'élevait en 1842 au 23^e de l'effectif de l'armée, s'abaissait, en effet, au 30^e en 1852, pour n'atteindre enfin que le 39^e en 1862.

« Ces heureux résultats sont expliqués jusqu'à un certain point par la réalisation d'un ensemble de mesures conseillées par l'hygiène, telles que l'amélioration du pain de troupe, celle des ordinaires, l'assainissement du casernement, mesures accueillies par Votre Majesté, sur ma proposition, dans l'intérêt des sous-officiers et soldats. Mais il est hors de doute que la principale cause des progrès réalisés se

trouve dans la composition actuelle de l'armée, qu'a profondément modifiée la loi sur la dotation.

« Avant 1855, la proportion des hommes de troupe comptant plus de sept ans de service n'était guère que de 9 p. 100; aujourd'hui elle est de 33. La coïncidence de ce changement de proportion avec la diminution de la mortalité a dû nécessairement appeler l'examen de la science, et les calculs de la statistique médicale ont démontré qu'il existe entre ces deux faits un rapport intime et direct de cause à effet; le tableau suivant ne laisse aucun doute à cet égard.

Proportion annuelle des décès par maladie d'après le temps de service des militaires sous les drapeaux.

TEMPS DE SERVICE.	Proportion par 1,000 hommes.
Ayant moins d'un an de service.	11.45
— de 1 à 3 ans —	13.38
— de 3 à 5 ans —	9.30
— de 5 à 7 ans —	7.40
— de 7 à 14 ans —	5.35
Au-dessus de 14 ans, la moyenne remonte à . .	7.11

« Ainsi ce sont les hommes de 7 à 14 ans de service qui donnent lieu à la moindre mortalité, et les hommes au-dessus de 14 ans de service, bien que comprenant les vétérans, offrent encore de meilleurs résultats que les quatre catégories des sept premières années. La loi de la dotation ayant, ainsi que l'indiquent les chiffres cités plus haut, presque quadruplé, dans l'armée, le nombre des hommes comptant plus de sept ans de service, on voit quelle influence prépondérante il convient de lui attribuer sur la diminution de la mortalité.

« Cette loi, qui a donné plus de solidité à nos forces militaires et constitué la carrière du soldat, présente donc en outre les résultats les plus favorables au point de vue sanitaire de l'armée, et je suis heureux d'avoir pu en mettre la preuve irrécusable sous les yeux de Votre Majesté.

« Je suis avec le plus profond respect,

« Sire, etc. » .

2. *Budget de la Turquie.* — Le gouvernement turc a publié tout récemment le second budget de l'empire, concernant l'exercice 1863-1864. Comparé à celui de l'exercice antérieur, ce budget présente, sur plusieurs chapitres, des différences assez considérables. Il n'y a là, du reste, rien de bien étonnant. En soumettant pour la première fois les comptes financiers de 1862-1863 à un règlement méthodique, l'administration ottomane ne pouvait espérer rencontrer du premier coup une exactitude assez complète pour que de son premier essai sortît le type des budgets futurs. Des remaniements ont donc été reconnus indispensables.

Le budget de 1862-1863 se résumait :

En recettes, par.	373,729,758' »
En dépenses, par.	335,405,936 »
L'excédant des recettes était de	38,323,822 »
Pour l'exercice 1863-1864, les recettes sont	338,685,695 81
Pour l'exercice 1863-1864, les dépenses sont.	334,013,062 67
L'excédant des recettes n'est donc que de	4,672,633 14

Pour 1863, on avait exagéré les probabilités de rendement des nouveaux impôts,

et les évaluations relatives aux charges du Trésor se sont également trouvées au-dessous de la réalité.

Pour l'exercice 1864, on a diminué sur les recettes, telles qu'elles figuraient au budget de 1863, une somme de 35,944,061 fr., ce qui les ramène au chiffre réel déjà obtenu et rend improbable toute nouvelle déception.

Voici comment les recettes ont été établies :

Verguy (impôt personnel)	68,648,294'70°
Remplacement militaire	13,631,782 50
Dîmes	92,828,490 97
Douanes	56,250,000 »
Droits sur le bétail, le poisson et pêcheries	21,994,193 65
Tabac	13,500,000 »
Tinbre	3,375,000 »
Sel	14,062,500 »
Tapou	2,812,500 »
Spiritueux	2,812,500 »
Contrats	353,430 45
Divers	27,562,500 »
Postes	2,267,120 25
Imprimerie impériale	678,996 »
Forêts	357,810 52
Fermes impériales	1,957,277 25
Mines	2,090,277 90
Vente des propriétés de l'État	1,267,475 62
Revenus de l'amirauté et du ministère du commerce	1,708,471 »
Tributs	10,527,075 »
Total des recettes	338,685,695 81

Voici maintenant les dépenses :

Intérêts de la dette intérieure et extérieure	71,614,192'25°
Bons du Trésor non présentés à la conversion	26,752,995 45
Bons de 10 ans et serghis	
1/8 d'impôt dû aux provinces pour un emprunt antérieurement amorti	
Dû à la caisse d'épargne	
Frais des Lieux-Saints	8,338,140 »
Liste civile et hôtel des monnaies	27,110,511 »
Pensions et retraites	7,674,783 97
Conseil d'État et Cour des comptes	1,544,810 40
Ministère de la guerre	97,403,994 90
— de la marine	23,665,202 77
— de l'intérieur	40,189,445 32
— des affaires étrangères	2,950,702 65
— des finances	14,673,857 40
— du commerce	448,926 52
Sheik-ul-Islam	2,350,657 80
Ewkaf	4,527,108 87
Travaux publics et instruction publique	1,060,883 12
Police	3,706,850 25
Total des dépenses	334,013,062 67

L'excédant des recettes sur les dépenses est, comme nous l'avons dit, de 4,672,633 14

On voit que les économies réalisées portent sur le service de la dette flottante, sur la caisse de réserve, la liste civile, le conseil d'État, et sur les différents ministères. Une autre économie importante est celle qui résultera de la substitution du numéraire au papier dans les paiements.

3. *Derniers résultats de l'exploitation des chemins de fer en Angleterre.* — Depuis la publication de notre travail sur les chemins de fer de ce pays (*Journal de la Société de statistique*, numéros de février et mars 1861), les faits ont marché et il n'est pas sans intérêt d'en suivre le mouvement. Les documents qui suivent sont extraits des publications officielles et se rapportent à chacune des cinq années de la période 1859-1863.

Capital dépensé par les compagnies anglaises. — Il a été (en milliards de francs) de 8.2 en 1859; de 8.7 en 1860; de 9.0 en 1861; de 9.6 en 1862; de 10.1 en 1863. Il se répartissait ainsi qu'il suit entre les actions et les obligations dans la 1^{re} et la 5^e année de la période (en millions de francs).

		1859.	P. 100.	1863.	P. 100.	Accroissement p. 100 de 1859 à 1863.
Actions	ordinaires. . .	4,614	55.20	5,115	50.62	10.86
	de préférence. .	1,589	19.01	2,437	24.12	53.36
Dette. .	flottante. . . .	2,016	24.12	2,241	22.18	11.16
	consolidée . . .	140	1.67	312	3.08	122.86
Total.		8,359	100.00	10,105	100.00	20.96

En France, le capital dépensé par les compagnies s'élevait, en 1862, approximativement à 4,700,000,000 fr., dont 1,400,000,000 fr. seulement ou 30 p. 100 en actions et 3,300,000,000 fr. ou 70 p. 100 en obligations. En Angleterre, au contraire, la dette en obligations ne formait que 3 p. 100 du total du capital. En joignant la dette flottante (compte des banquiers, titres remboursables à courte échéance, etc.) à la dette consolidée, on n'a encore qu'un rapport de 25 p. 100. Les deux pays se sont donc procuré par des voies différentes le capital nécessaire à la construction de leur réseau. En France, le capital-obligations ayant été émis avec la garantie de l'État, a fait peser sur son crédit une charge considérable et arrêté l'essor des valeurs publiques qui donnent un revenu moins élevé que les obligations.

N'oublions pas, d'ailleurs, qu'en France la subvention directe de l'État, sous toutes formes, s'élevait, en 1862, à 870 millions, c'est-à-dire 18.5 p. 100 du capital réalisé par les compagnies.

Longueur du réseau. — Il était, au 31 décembre de chacune des cinq années de la période, de 16,032 kilomètres; 16,692; 17,390; 18,481, et 19,735; c'est un accroissement de 3,703 kilomètres en quatre années ou de 23 p. 100.

Coût kilométrique. — Il a été successivement de 522,442 fr.; 521,153 fr.; 520,884 fr.; 521,000 fr.; 512,183 fr. Comme on voit, la diminution a été à peu près régulière, quoique peu considérable.

Voyageurs transportés. — Leur nombre s'est accru ainsi qu'il suit (en millions): 149.7; 163.4; 173.7; 180.4; 204.6. De 1859 à 1863, l'accroissement a été de près de 55 millions ou de 37 p. 100. Le nombre de voyageurs transportés par kilomètre, de 9,341 en 1859, s'est élevé à 10,370 en 1863.

Voici la répartition des voyageurs par classe en 1862 et 1863 :

	1862.	P. 100.	1863.	P. 100.	Accroissement p. 100.
1 ^{re} classe.	23,105,351	12.80	26,086,008	12.75	13
2 ^e classe.	51,869,239	28.77	57,476,669	28.09	11
3 ^e classe.	105,454,481	58.43	121,072,398	59.16	15
Total	180,429,071	100.00	204,635,075	100.00	13

Recettes des voyageurs. — Elles ont été (en millions de francs) de 277.9; 288.7; 293.7; 307.4; 320.9; c'est une moyenne, par voyageur, de 1 fr. 68 c.; 1 fr. 73 c.; 1 fr. 68 c.; 1 fr. 70 c.; 1 fr. 56 c. Ainsi la recette moyenne n'a fait qu'osciller et dans des limites peu sensibles. La recette provenant des bagages, chevaux, etc., a marché comme suit : 35.5; 38.6; 39.4; 40.4; 42.1.

Marchandises transportées (en millions de tonnes métriques). — Leur poids s'est, comme le nombre des voyageurs, accru sans relâche : 209.3; 228.9; 235.6; 240.9; 264.5. L'accroissement de 1859 à 1863 est de 20.87 p. 100.

Minéraux transportés. — Dans un pays où l'industrie extractive a une si grande importance, le transport des houilles et autres minéraux doit fournir un élément de trafic considérable. En fait, le nombre des tonnes de minéraux a suivi la marche ci-après (en millions) : 51.8; 68.8; 63.6; 63.4; 68.0. La recette provenant de cette nature de transports est considérable : 105.6; 127.8; 129.8; 123.9; 135.5; ce qui donne une recette moyenne, par tonne, de 2 fr. 03 c.; 2 fr. 65 c.; 2 fr. 04 c.; 1 fr. 95 c.; 2 fr.

Bestiaux transportés. — On sait qu'en Angleterre la viande forme, dans toutes les classes de la société, la base de l'alimentation; le bétail doit donc donner lieu à de nombreux transports. Toutefois, ces transports ne se sont pas accrus, dans ces dernières années, aussi régulièrement que ceux d'autres marchandises, ainsi que l'indiquent les nombres ci-après : 12,803,613; 12,083,503; 12,870,685; 12,885,003; 13,029,675 têtes. La recette correspondante a été de 15,243,075 fr., ou 1 fr. 19 c. par tête; 14,274,500 fr. (1 fr. 18 c.); 15,534,550 fr. (1 fr. 20 c.); 15,564,525 fr. (1 fr. 21 c.); 15,919,325 fr. (1 fr. 22 c.).

Recettes totales (en millions de francs). — Elles ont suivi la marche ci-après : 645.6; 694.2; 714.1; 728.2; 778.9. L'accroissement, de 1859 à 1863, est de 133.3 ou de 20.64 p. 100.

Dépenses générales. — Elles ont été (en millions de francs) de 329.9 en 1860 (le chiffre de 1859 nous manque); de 346.1 en 1861; de 336.7 en 1862; de 375.7 en 1863. Le rapport de la dépense à la recette ramenée à 100 a été de 47; 47 $\frac{1}{2}$; 49; 48 $\frac{1}{2}$; et le revenu du capital versé de 4.20; 4.66; 3.86; 3.99.

Trains de voyageurs et de marchandises. — Il en a circulé sur le réseau anglais, pour chacune des cinq années de la période, le nombre ci-après :

	1859.	1860.	1861.	1862.	1863.
Voyageurs	2,233,696	2,356,558	2,352,339	2,553,993	2,917,660
Marchandises.	1,361,152	1,540,402	1,529,651	1,600,764	1,758,033

Le nombre de kilomètres parcourus par les voyageurs a été (nombres en millions) de 79.6 ou 35 par trains; de 84.5 ou 36; de 86.5 ou 37; de 92.1 ou 36; de 97.6 ou 34. Pour les trains de marchandises, ces nombres sont respectivement de 70.0 ou 51; de 79.1 ou 51; de 81.7 ou 53; de 80.8 ou 50; de 83.9 ou 50. Ainsi le parcours moyen des trains de marchandises est plus étendu que celui des trains de voyageurs. Si l'on réunit la somme des kilomètres parcourus par les deux trains, on trouve les quantités ci-après : 149.6; 163.6; 168.2; 172.9; 186.5; soit une moyenne par train de 41, 42, 43, 41, 40 kilomètres. En 1863, 9,459 trains, ou 26 trains par jour, ont, en moyenne, parcouru l'étendue totale du réseau anglais. — La recette moyenne par trains de voyageurs a été de 141, 139, 141, 136 et 124 fr.; par trains de marchandises, de 242, 238, 249, 238 et 257 fr.; par kilomètre et par train de voyageurs, de 3 fr. 93 c.; 3 fr. 87 c.; 3 fr. 83 c.; 3 fr. 75 c., et 3 fr. 72 c.; par kilo-

mètre et par train de marchandises, de 4 fr. 71 c.; 4 fr. 65 c.; 4 fr. 67; 4 fr. 71 c., et 4 fr. 67 c.

Matériel roulant. — a) Locomotives : le réseau était parcouru par 5,801 machines en 1860; par 6,156 en 1861; par 6,398 en 1862 et par 6,643 en 1863; c'est une moyenne, par kilomètre, de 0.35, 0.35, 0.36 et 0.33. b) Voitures à voyageurs : 13,076; 14,609; 15,364, et 15,886; soit, par kilomètre, 0.90; 0.84; 0.82, et 0.80. c) Autres voitures : 5,737 en 1861; 5,937 en 1862, et 6,135 en 1863; soit, par kilomètre, 0.33, 0.32, et 0.31. d) Wagons à marchandises : 180,574 en 1860; 188,625 en 1861; 191,821 en 1862; 200,103 en 1863; ou, par kilomètre, 10.81; 10.84; 10.36 et 10.45.

Accidents. — Le nombre des voyageurs tués a été de 26 en 1862, soit 1 sur 7 millions de voyageurs, et de 14 seulement en 1863 ou 1 sur 14 $\frac{1}{2}$ millions. Celui des blessés, de 576 ou 1 sur 300,000, est descendu à 490 ou 1 sur 500,000. Le nombre des voyageurs tués par leur imprudence a été, en 1862, de 9 ou 1 sur 20 millions; en 1863, de 21 ou 1 sur 9,750,000. A. L.

4. *Capitalisation au taux de 3 p. 100 des principaux fonds publics de l'Europe au 1^{er} décembre 1864.* — Il est une erreur généralement accréditée, c'est celle qui consiste à croire que notre 3 p. 100 est au-dessous des valeurs similaires de la plupart des États européens.

Pour démontrer le peu de fondement de cette opération, nous allons indiquer le cours actuel des principaux fonds publics, ramenés au 3 p. 100. On verra dans le tableau ci-après que la France est placée à un rang honorable :

Cours du jeudi 15 décembre 1864.

3	p. 100 anglais	89.87
3	— français	66.25
3	— espagnol	46.00
3	— portugais	45.00
2 $\frac{1}{2}$	— hollandais 60.50, en 3 p. 100 . .	71.00
4 $\frac{1}{2}$	— prussien 101.00 — . . .	66.25
4 $\frac{1}{2}$	— belge 99.00 — . . .	66.00
5	— russe 87.00 — . . .	52.50
5	— autrichien 81.00 — . . .	48.60
5	— romain 71.15 — . . .	43.45
5	— italien 66.55 — . . .	39.25
6	— ottoman 68.00 — . . .	34.00
6	— mexicain 50.50 — . . .	25.25

Ainsi la France vient immédiatement, au point de vue du taux de sa rente, même sous le coup d'une crise très-intense, après l'Angleterre et la Hollande.

5. *Consommation du sucre en France et en Angleterre.* — La consommation du sucre en Europe s'accroît dans une proportion considérable. Les documents officiels de la France et de l'Angleterre constatent les résultats suivants :

La consommation moyenne des 4 années, de 1846 à 1850, a été :

Pour l'Angleterre, de 280,000,000 kil.
 Pour la France, de 112,000,000 »

2° Des 4 années, de 1850 à 1854 :

Pour l'Angleterre, de 357,000,000 kil.
 Pour la France, de 119,000,000 »

3° La consommation de l'année 1863 a été :

Pour l'Angleterre, de	480,000,000 kil.
Pour la France, de	260,000,000 »

Ainsi, dans une période de 18 ans, la consommation du sucre des deux pays a doublé.

Il résulte des documents qui suivent que cette consommation, constamment progressive, se trouve en présence d'une production décroissante.

1° Du 1^{er} septembre 1862 au 31 août 1863, les colonies françaises ont importé 108,000,000 kil.

La fabrication indigène, dans la même campagne de 1862 à 1863, a produit 173,000,000 »

En tout. 281,000,000 kil.

2° Du 1^{er} septembre 1863 au 31 août 1864, les colonies françaises ont importé 74,000,000 kil.

La fabrication indigène, dans la campagne de 1863 à 1864, a produit 108,000,000 »

En tout. 182,000,000 kil.

Différence en moins pour la dernière année, 99 millions de kilogrammes.

Et pour l'Angleterre :

1° Quantité de sucre importé du 1^{er} janvier au 30 septembre 1863 470,000,000 kil.

2° Quantité de sucre importé du 1^{er} janvier au 30 septembre 1864 370,000,000 »

Différence en moins pour la dernière année. 100,000,000 kil.

Pris dans leur ensemble, les mouvements du sucre de canne ont eu lieu comme suit pour toute l'Europe :

1° Quantités importées du 1^{er} janvier au 30 septembre 1863. 871,000,000 kil.

2° Du 1^{er} janvier au 30 septembre 1864. 717,000,000 »

Différence en moins pour la dernière année. 154,000,000 kil.

L'Europe a absorbé, pour sa consommation, en sucre de canne :

893 millions de kilogrammes en 1861	
955	— 1862
944	— 1863

Ce sont là des résultats dont l'importance n'a pas besoin d'être signalée et qui sont de nature à attirer l'attention au point de vue de nos intérêts économiques.

6. *Du prix de la vie matérielle à Paris de 1789 à 1862.* — Dans un mémoire lu récemment à la Société de statistique de Paris, M. Louis Millot, ancien élève de l'école polytechnique, a évalué ainsi qu'il suit la dépense moyenne du Parisien de 1789 à 1862. Les chiffres afférents à 1789 sont empruntés à Lavoisier :

	Dépense totale.	Frais de nourriture.	Rapport de ces frais à la dépense totale ramenée à 1,000.
1789	732 ^r 52 ^c	286 ^r 78 ^c	390 ^r
1826	1,026 03	352 43	342
1840	1,207 09	396 69	329
1850	1,580 »	400 »	253
1852	1,809 »	500 »	276
1855	1,900 à 2,000 ^r	528 »	290
1856	2,593	702 »	299
1859	2,857	900 »	315
1862	2,882	910 »	326
Moyenne			312 ^r

La chambre de commerce, dans sa dernière statistique de l'industrie parisienne, porte cette proportion à 323.

M. Millot évalue le prix moyen du loyer à 300 fr. en 1862, soit le quadruple de 1789.

7. *Opérations de la Caisse d'épargne de Paris en 1864.* — D'après les instructions auxquelles toutes les caisses d'épargne de France sont assujetties, l'exercice annuel finissant la veille du dernier dimanche de décembre, la Caisse d'épargne de Paris vient d'arrêter son bilan à la date du samedi 24 décembre.

Voici le résumé des opérations de l'année :

La Caisse d'épargne de Paris a reçu en 1864 : 1^o en 270,390 versements, dont 33,078 nouveaux, la somme de 20,650,158 fr. 91 c.; — 2^o en 1,250 transferts-recettes provenant des caisses d'épargne départementales, 438,387 fr. 52 c.; — 3^o en 22,991 parties d'arrérages de rentes appartenant aux déposants 277,236 fr. 75 c.

Elle a en outre capitalisé pour le compte des déposants les intérêts montant à 1,524,443 fr. 14 c.

Elle a remboursé par contre : 1^o en 93,413 retraits dont 30,954 pour solde, la somme de 21,263,221 fr. 34 c.; — 2^o en 1,277 transferts-payements envoyés à des caisses d'épargne départementales 392,285 fr. 87 c.; — 3^o en achats de 147,713 fr. de rentes pour le compte de 5,223 déposants; la somme de 3,223,651 fr. 55 c.; — 4^o en placements à la Caisse des retraites pour la vieillesse, la somme de 4,510 fr. pour le compte de 22 déposants.

Le solde dû par la Caisse d'épargne de Paris à 252,657 déposants était, à la fin de l'exercice 1864, de 47,416,805 fr. 86 c.

Ce solde était représenté de la manière suivante :

Sommes en caisse.	34,908 ^r 11 ^c
Sommes à la Banque.	323,311 01
Sommes à la Caisse des dépôts et consignations	47,058,586 74
Total égal	47,416,805 86

8. *Consommation de la ville de Paris en 1863.* — L'Annuaire du bureau des longitudes pour l'année 1865 donne les chiffres concernant tout ce que Paris a consommé en 1863.

Boissons. — Vins en cercles, en bouteilles, alcools purs et liqueurs, cidre, poiré, alcools dénaturés, huiles, vinaigres, bière à l'entrée et à la fabrication : 3,434,000 hectolitres.

Comestibles. — Viande de bœuf, vache, veau, mouton, bouc, chèvres, abats et issues de veaux, viande et graisse de porc, abats et issues de porcs, sanglier, charcuterie, pâtés, terrines, etc., 123,643,359 kilogrammes.

Fromage sec	2,968,967 kil.
Marée, valeur en francs	11,880,672 fr.
Huitres	2,652,652 »
Poisson d'eau douce	1,489,909 »
Volaille et gibier	21,794,224 »
Beurre	25,244,539 »
Œufs	12,928,753 »

La construction et les travaux divers ont employé 49,492,446 kilogrammes de fer et fonte.

9. *Mouvement de la population dans la ville de Paris en 1863.* — Voici quel a été ce mouvement :

Le chiffre des naissances a été de	54,077
Celui des décès de	42,582
La différence en faveur des naissances a été de	11,495
Mariages	16,485

10. *Le système postal comparé de la France et de l'Angleterre.* (Extrait d'une note de l'Administration des postes, insérée au *Moniteur* du 20 octobre 1864.) — On demande que le prix des imprimés entre les deux pays soit réduit de manière à ce qu'il ne soit plus difficile à un Français de s'abonner à un journal anglais, ni à un Anglais de recevoir un de nos journaux ou revues.

Or, depuis huit ans, c'est-à-dire depuis la convention du 24 septembre 1856, le prix d'un paquet d'imprimés du poids de quarante grammes envoyé d'un point donné de la France sur un point donné d'Angleterre, de Marseille aux Orcades, ne coûte que 8 c., tandis que la taxe du même paquet, transporté par l'office anglais d'un quartier de Londres à l'autre, coûte 10 c. Il semble difficile que la libéralité puisse aller plus loin, puisque la taxe internationale dont il s'agit ne représente pas même le prix de revient du transport dans les deux États.

Si on veut établir une comparaison entre l'administration des postes françaises et l'administration anglaise, il convient de rappeler les faits suivants : la poste française transporte des imprimés au prix de 1, de 2, de 3, de 4, de 5 c., tandis que l'Angleterre ne transporte pas un seul objet à un prix inférieur à 10 c.

Les lettres échangées entre la France et l'Algérie coûtent 20 c.; celles échangées entre l'Angleterre et Malte et Gibraltar coûtent 62.5 c. si elles sont affranchies, et 1 fr. 25 c. si elles ne sont pas affranchies. Les lettres échangées entre la France et les Antilles françaises coûtent 50 et 60 c. selon qu'elles sont ou ne sont pas affranchies. Celles échangées entre la métropole et les Antilles anglaises coûtent 1 fr. 25 c. ou 2 fr. 50 c.

L'envoi de la plus faible somme d'argent par la poste donne lieu en Angleterre à

la perception d'une taxe minima de 31 c.; en France, l'envoi de 1 fr. coûte 1 c.; l'envoi de 5 fr., 5 c.; et l'envoi de 10 fr., 10 c.

Le droit de chargement est en France de 20 c.; en Angleterre, il est de 42 c. En cas de perte d'un chargement, l'office français doit 50 fr. à l'expéditeur; l'office anglais ne doit rien.

Il semble que, sous ces différents rapports, la France n'a rien à envier à l'Angleterre.

Mais, dit-on, la taxe des lettres n'est que de 10 c. en Angleterre, tandis qu'elle est de 20 c. en France; donc le régime anglais est plus libéral. Parler ainsi, c'est ignorer que les deux termes qu'il s'agit de comparer n'ont aucune analogie entre eux. Les taxes uniformes sont des taxes moyennes, proportionnelles aux parcours moyens et aux services rendus. Or, les parcours moyens et les services rendus sont absolument différents en France et en Angleterre. La France et l'Algérie, séparées par une mer, représentent une superficie de 927,000 kilomètres carrés; les îles Britanniques, séparées par des bras de mer, ne représentent qu'une superficie de 291,694 kilomètres carrés. La France met à la disposition du public 43,000 boîtes aux lettres et l'Angleterre 15,000; la France emploie quotidiennement 20,000 hommes à porter des lettres dans chacune des communes de l'Empire sans exception, et elle a doté ses populations d'un service rural complet que tous les États de l'Europe lui envient, tandis qu'en Angleterre les habitants d'une partie des campagnes sont obligés de porter leurs lettres et d'aller les chercher à des bureaux de poste souvent très-éloignés, faute de service de distributions à domicile.

Le service rendu est donc infiniment supérieur chez nous à celui qui est rendu de l'autre côté du détroit, et dès lors il est juste que la rémunération en soit plus élevée, et il n'est pas logique de comparer entre eux des procédés administratifs aussi différents les uns des autres.

Tels sont les faits comparatifs applicables aux deux offices; pour quiconque sait les lire, ils témoignent que, loin d'avoir profit à emprunter les pratiques anglaises, le commerce français éprouverait de cet emprunt un véritable dommage.

11. *Du rapport des naissances avec l'âge des mères.* — La table ci-après, extraite des documents officiels, indique la proportion d'après laquelle se répartissent les naissances en Suède, d'après l'âge des mères. Elles indiquent qu'au moins sous le climat de la Scandinavie, la fécondité de la femme ne s'étend guère au delà de 45 ans :

MÈRES AGÉES	1776-1780.	1851-1856.	1856-1860.
De moins de 20 ans. . .	2.81	1.09	1.06
De 20 à 25 ans	15.80	12.87	12.63
De 25 à 30 ans	26.23	26.87	24.46
De 30 à 35 ans	25.64	28.24	27.73
De 35 à 40 ans	18.00	20.12	22.10
De 40 à 45 ans	9.35	9.54	10.57
De 45 à 50 ans	2.13	1.25	1.44
Au delà de 50 ans. . .	0.04	0.02	0.01
	100.00	100.00	100.00

12. *Table de mortalité pour 100 vivants calculée d'après les résultats de la grande compagnie d'assurances sur la vie de Gotha.* — Cette table a été calculée

par M. Kopf, directeur de la Compagnie, pour un total de 444,638 années de présence relevées de 1829 à 1862. Les opérations de la Compagnie de Gotha ne s'étendent guère au delà de l'Allemagne. Il ne faut pas oublier que les observations fournies par le résultat de ces opérations s'appliquent aux classes moyennes et élevées de la société.

	Déces pour 100 vivants.		Déces pour 100 vivants.
De 15 à 25 ans. . .	0.49	De 56 à 60 ans. . .	2.68
De 26 à 30 ans. . .	0.77	De 61 à 65 ans. . .	3.89
De 31 à 35 ans. . .	0.79	De 66 à 70 ans. . .	5.99
De 36 à 40 ans. . .	0.92	De 71 à 75 ans. . .	9.79
De 41 à 45 ans. . .	1.06	De 76 à 80 ans. . .	11.74
De 46 à 50 ans. . .	1.42	De 81 à 85 ans. . .	21.08
De 51 à 55 ans. . .	1.86	De 86 à 90 ans. . .	30.77

13. *Un économet de chemin de fer.* — La *Revue des Deux-Mondes* donne les chiffres suivants, extraits de l'état annuel de l'économet du chemin de fer de l'Est :

30,000 mètres de drap pour la garniture des voitures et l'habillement des employés; 30,000 mètres de toile pour le même usage; 50,000 kil. de vernis, autant d'essence, et 40,000 kil. d'huile de lin pour les peintres; 433,000 kil. d'huile à brûler, 96,000 balais, 111,000 verres de lampes, 23,000 limes, 77,000 manches d'outils, 14,000 kil. de petits clous de fer, 474,500 goupilles, 194,000 rondelles, etc. Le compte de la papeterie s'élève à près de 700,000 fr.; on y trouve 4,000 types d'imprimés de service. Il y a 200 modèles de ces petites cartes que l'on délivre aux voyageurs; la fabrication de ces billets occupe 7 machines.

Dans le même relevé, nous trouvons qu'un train express pèse de 80 à 120 tonnes; un convoi de marchandises a un poids de 600 tonnes et une longueur de 350 mètres. Les wagons ordinaires pèsent 15 tonnes en charge, trois ou quatre fois le poids des anciennes voitures de messageries. Les locomotives ont pesé 30 tonnes et en pèsent 50 aujourd'hui. La vitesse est de 8 mètres par seconde pour les trains de marchandises les plus lents; c'est presque la vitesse maximum des meilleurs steamers. Les trains express parcourent jusqu'à 25 mètres par seconde; le cheval au galop, le cerf et le tigre n'ont pas cette vitesse.

Sur la ligne de l'Est, en comptant 10 kil. de houille brûlée par kilomètre parcouru, on atteint le chiffre de 700,000 kil. par jour; cela représente la charge de 70 wagons. Avec la consommation des ateliers du service hydraulique, des stations et bureaux, on arrive à 1,000 tonnes par jour, 365,000 tonnes par an. La dépense de l'eau peut être évaluée à 8 kil. par kilogramme de combustible brûlé, ce qui donne 5,600 mètres cubes par jour. En mettant le double pour le lavage du matériel et les autres nécessités du service, on trouve, comme résultat, la contenance d'un canal de 1 lieue de long sur 3 mètres de section.

Le chemin de l'Est compte environ 14,000 employés.