JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

JSFS

Les voitures publiques à Paris

Journal de la société statistique de Paris, tome 16 (1875), p. 191-196

<http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1875__16__191_0>

© Société de statistique de Paris, 1875, 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/

IV

VARIÉTÉS.

A. — *Les voitures publiques à Paris.*

La population parisienne est desservie par deux catégories principales de voitures; l'une comprend le transport individuel et à la volonté des voyageurs, l'autre le transport en commun.

Les *équipages de grande remise* qui se louent à l'année, au mois, à la journée ou à la demi-journée, et les *voitures de place et de régie* qui se louent à l'heure et à la course, forment la première de ces deux catégories.

La seconde se compose des voitures dites *omnibus* et se subdivise en plusieurs services dont nous parlerons plus loin.

Dans les premiers temps de la monarchie française, les chars, ou pour parler plus correctement, les chariots gaulois, généralement traînés par des bœufs, étaient peu usités comme moyen de transport; lorsque plus tard l'emploi commença à s'en répandre, ce fut un privilége exclusivement réservé aux rois, aux princes et à quelques seigneurs. Les grands voyageaient encore à cheval ou sur des mules et même des ânes, et le plus ordinairement les dames montaient en croupe.

Plus tard, les chaises à porteurs firent leur apparition, mais quant aux carrosses proprement dits, l'usage en est beaucoup plus moderne, puisqu'on n'en comptait que deux sous François Ier, l'un pour la reine et l'autre pour Diane de Poitiers. Ce n'est que vers le tiers du XVIIe siècle que la mode des carrosses envahit la cour, la magistrature et même la bourgeoisie.

En 1671, un sieur Dupin parvint à obtenir l'autorisation de mettre en circulation les chaises à porteurs à deux roues, connues sous le nom de *brouettes*. Les brouettes eurent longtemps la vogue ; mais les carrosses avaient fait des progrès, et, en 1650, un sieur Sauvage, logé à l'hôtel Saint-Fiacre, obtint la permission de faire circuler des carrosses à un cheval, travaillant à la course ou à l'heure. Telle est la première origine des voitures de place.

Le privilége resta le régime de l'industrie des voitures de place jusqu'en 1790, année où le roi Louis XVI l'abolit en partie. L'abolition complète fut décrétée à la fin de la même année, et la liberté entière, avec tous ses abus, régna pendant quelque temps. Mais un pareil désordre ne pouvait durer, et dès 1800, la police dut réglementer, dans l'intérêt du public, et le prix des courses et les fonctions des cochers.

Ce régime de liberté tempérée se continua jusqu'en 1827. La liberté fut alors nettement supprimée et la multitude de voitures de toute sorte, si ces engins méritaient le nom de voitures, fut évaluée à 1,490, dont 900 fiacres et 590 cabriolets.

Toutefois, dès 1820, les voitures de remise furent créées, mais sans trop de succès, puisqu'en 1823 le nombre de ces voitures était réduit à 80 et descendait, en 1824, à 50.

En 1828, on autorisa 12 nouveaux fiacres. Depuis, plusieurs compagnies se formèrent dans le but d'exploiter plusieurs numéros réunis, et le nombre des voitures ne cessa d'augmenter jusqu'en 1855, époque à laquelle s'opéra une transformation importante. Il existait alors dans Paris 733 numéros de cabriolets ou coupés à deux places, 913 numéros de fiacres ou de voitures à quatre places, 353 voitures supplémentaires de place et 2,488 écussons de régie ou de petite remise.

C'est à cette époque que la Compagnie des Petites Voitures fut fondée, bien que la fusion de toutes les entreprises de voitures ne fût pas complète, 64 voitures de place et près de 1,800 voitures de remise ayant trouvé le moyen de conserver leur indépendance. La Compagnie avait en peu de temps introduit dans ce service des améliorations considérables, lorsqu'en 1865 éclata la grève des cochers dont tout Paris a conservé la mémoire, et le Gouvernement mit à proclamer la liberté des voitures le même empressement qu'il avait montré, en 1855, à en ordonner la fusion.

Sous ce régime, le nombre des voitures de place et de remise varie chaque jour. Au mois d'octobre 1867, l'état des voitures marchant à l'heure ou à la course dans Paris était de 5,888, dont 2,752 voitures de place, 980 voitures de remise et 2,156 voitures appelées *mixtes*, parce que, moyennant l'acquit de la redevance municipale, elles ont le singulier privilége d'avoir un tarif différent, selon qu'elles sont louées sous remise ou sur le pavé de Paris. Sur le total de ces voitures, la Compagnie générale en a fait circuler, à la même date, 3,200, employant à ce service 11,000 chevaux environ, qui travaillent un jour sur deux, et 4,200 cochers.

Nous avons sous les yeux le rapport du conseil d'administration de la Compagnie générale des Petites-Voitures à Paris, pour l'année 1873.

Son bilan, en actif et en passif, s'est élevé cette année à 54,809,725 francs.

Les recettes annuelles ont atteint 17,389,560 francs.

Les dépenses — 15,236,495 francs.

Ce qui porte à 2,153,065 francs le bénéfice de l'exploitation.

En comparant ces nombres aux journées de voitures et de chevaux, on trouve que la recette par journée de voiture est de 15 fr. 49 c., et sa dépense de 13 fr. 57 c. Par journée de cheval, la recette est de 5 fr. 82 c. et la dépense de 5 fr. 10 c. Il en résulte que le bénéfice de l'exploitation ressort à 1 fr. 92 c. par journée de voiture et à 0 fr. 72 c. par journée de cheval

Les profits sont d'ailleurs variables selon la saison; ils s'élèvent dans le 1er trimestre à 1,644,672 francs, et dans le second à 508,393 francs seulement.

Si l'on considère les voitures mises en service, on trouve les résultats suivants :

Voitures.

	1er JANVIER 1873.	CONSTRUITES en 1873.	CASSÉES ou vendues.	31 DÉCEMBRE 1873.
Coupés à 2 et 4 places.	2,820	380	354	2,846
Clarences et 3/4 à 4 places	411		6	405
Victorias à 2 places.	106		75	31
Milords	313	57	1	369
Paniers à 2 places.	670		1	669
d° à 4 places.	753		»	753
	5,073	437	437	5,073
Voitures de grande remise. . . .	162	11	25	148
Service de location.	111	115	6	220
Total général. . . .	5,346	563	468	5,441

Voici maintenant l'effectif moyen de la cavalerie :

	PRÉSENTS 1er janvier 1873.	ACHATS.	VENTE et réformé.	PRÉSENTS 31 décembre 1873.
Chevaux de place.	8,129	1,661	1,475	8,315
Id. de grande remise. . . .	216	39	30	225
	8,345	1,700	1,505	8,540

Les voitures de place ont fourni 1,122,556 journées de voitures et 2,986,919 journées de chevaux, ce qui fait 2,66 journées de chevaux par voiture, ou, en d'autres termes, 2,66 par relai.

Ces journées de voiture se sont ainsi réparties dans les divers mois de l'année, et ont fourni, par journées de voiture, les recettes brutes ci-après :

	NOMBRE de journées de voitures.	PRODUIT moyen.
Janvier.	94,306	12.75
Février.	85,672	11.73
Mars.	94,785	12.04
Avril.	93,672	13.71
Mai	96,962	14.82
Juin.	93,924	15.58
Juillet	97,018	15.88
Août.	96,801	13.01
Septembre	93,524	12.00
Octobre	92,984	12.61
Novembre	90,013	10.74
Décembre	92,895	10.48
	1,122,556	12.90

Voici maintenant la répartition de ces journées, suivant les catégories de voitures :

	NOMBRE de journées.	PRODUIT moyen.
Clarences.	85,914	15.42
Voitures à 4 places.	82	11.81
Coupés anciens	138,865	11.33
Coupés n° 4.	554,684	11.70
Victorias.	9,236	14.24
Milords.	72,308	14.95
Paniers à 4 places.	132,802	15.70
Paniers à 2 places.	128,665	14.63
	1,122,556	12.98

Quant au service de grande remise, les voitures à la petite pièce ont fourni 6,617 journées, produisant chacune en moyenne 33 fr. 67 c., et les voitures à l'ordinaire 10,748, avec un produit moyen de 23 fr. 59 c.

On voit que les chevaux de la Compagnie sont assujettis à un rude service ; il est intéressant de connaître, par contre, comment on les nourrit. Le tableau suivant fait connaître quelle a été, en 1873, leur ration moyenne journalière :

	QUANTITÉS.	PRIX.
	Kil.	Fr.
Foin.	2,47	0,18
Paille	3,40	0,16
Avoine.	6,78	1,40
Semences diverses.	0,66	0,09
	13,31	1,83

Si nous passons maintenant aux cochers, on trouve, d'après les comptes, que leur salaire moyen est de 4 francs par jour.

Les cochers sont recrutés en majeure partie dans les départements de la Savoie, de l'Auvergne, de la Lorraine et de la Normandie ; mais, indépendamment de ce recrutement provincial, un grand nombre sont fournis par les anciens cochers des maisons bourgeoises. On y trouve également des prêtres interdits, des bacheliers ès-sciences et ès-lettres, d'anciens professeurs, de vieux notaires, des huissiers... et une foule d'autres gens déclassés. Avant d'être admis, ils doivent justifier d'une connaissance parfaite des rues de Paris ; ils ne peuvent, d'ailleurs, entrer en fonctions qu'après avoir obtenu un permis de la préfecture de police et versé un cautionnement de 200 francs, comme garantie des amendes auxquelles ils pourraient être condamnés pour contraventions.

Nous avons dit quel est leur salaire, mais il faut y ajouter les pourboires qui, en principe, sont facultatifs, mais que les voyageurs seraient malavisés de ne pas payer.

Il nous reste à parler des omnibus, ce sera le sujet d'un autre article. T. Loua.

---

2. — *L'enseignement populaire dans les provinces baltiques.*

Nous extrayons d'un article de la *Gazette* (russe) *de l'Académie* quelques données intéressantes sur l'enseignement populaire dans les provinces baltiques. Ce qu'il y a de plus caractéristique sous ce rapport et ce qui distingue le mieux les provinces baltiques des autres gouvernements de la Russie, c'est la part considérable que la noblesse prend à l'instruction publique. C'est elle qui entretient une part notable des écoles primaires. Ainsi, en Esthonie, 215 écoles sur 490 fonctionnent aux frais

de la noblesse; un nombre égal d'établissements scolaires est entretenu par la noblesse conjointement avec les communes rurales, et 12 p. 100 des écoles seulement restent à la charge exclusive de ces dernières. Les sommes dépensées par la noblesse pour les écoles sont très-considérables. La noblesse courlandaise, qui entretient à ses frais un nombre d'écoles bien moins considérable que la noblesse esthonienne (sur 246, elle ne supporte les frais que pour 64 écoles, et contribue à entretenir 195 autres établissements) a affecté, en 1873, à l'instruction publique, 23,638 roubles, soit 40 p. 100 à peu près des frais de l'enseignement populaire.

En outre, la noblesse des provinces baltiques met gratuitement à la disposition des écoles, dans beaucoup de localités, les bâtiments nécessaires, le bois de chauffage, et souvent aussi des terrains en faveur des instituteurs. C'est la noblesse encore qui entretient à ses frais les écoles normales, au nombre de trois, une dans chaque province, abstraction faite d'une quatrième fondée en 1869 par le Gouvernement pour la préparation d'instituteurs professant le culte orthodoxe. Chaque année, ces quatre établissements fournissent aux trois provinces près de 200 maîtres d'école, de manière qu'on n'est jamais en peine de compléter le personnel enseignant.

Le concours de la noblesse baltique ne se borne pas à ces subsides matériels : les lois provinciales lui confèrent le droit de surveillance des écoles et lui donnent les moyens d'influer efficacement sur l'esprit de la jeunesse et sur la marche de l'enseignement. Cette surveillance est exercée par les « comités scolaires de district » subordonnés à un comité central.

L'accroissement du nombre des écoles et du chiffre des élèves a été surtout remarquable dans le courant des dix dernières années : dans ce laps de temps, le nombre des établissements scolaires a doublé, et le chiffre des élèves s'est accru de plus de trois fois et demie. Cette augmentation rapide doit être attribuée en partie à l'obligation imposée à toutes les communes rurales d'établir une école pour chaque millier d'habitants.

Voici les chiffres se rapportant à l'année 1873 et indiquant la situation de l'instruction populaire dans les provinces baltiques :

		ÉLÈVES.		
	Écoles.	Garçons.	Filles.	Total.
Livonie	1,218	34,223	30,162	64,385
Esthonie	490	14,892	12,718	27,610
Courlande.	426	15,441	7,748	23,189
	2,134	64,556	50,628	115,184

Dans ce relevé se trouvent comprises les écoles établies dans les paroisses orthodoxes ; il en existe 101 en Livonie, où la population est plus nombreuse que dans les deux autres gouvernements de la Baltique, — 16 en Courlande et 10 en Esthonie. En Livonie, il y a en outre 256 écoles dépendant des administrations de bailliage. En tenant compte des autres établissements scolaires que possèdent les provinces baltiques, on obtient pour l'année 1873 les chiffres suivants :

		ÉLÈVES.		
	Écoles.	Garçons.	Filles.	Total.
Livonie	1,770	49,714	49,110	89,824
Esthonie	555	17,158	14,301	31,459
Courlande.	595	19,916	9,548	29,464
	2,920	86,788	63,959	150,747

Pour se rendre compte du degré de la propagation de l'instruction dans les provinces baltiques, il importe de comparer le nombre des écoles et celui des élèves avec le chiffre total de la population, ainsi qu'avec le chiffre des enfants en âge de fréquenter l'école.

La proportion la plus favorable se trouve, sous ce rapport, en Livonie et en Esthonie : dans la première, il y a une école sur 564 habitants, et un enfant fréquentant l'école sur 11 habitants ; dans la seconde, on trouve une école sur 594 habitants, et sur 10 habitants un enfant allant à l'école. En Courlande, la proportion est moindre : il n'y a qu'une école sur 1,078 habitants, et un enfant fréquentant l'école sur 21 habitants. La moyenne, pour les trois provinces, est une école sur 671 habitants et 1 élève sur 13 habitants.

Pour ce qui est du rapport des enfants en âge de recevoir l'instruction avec le chiffre des enfants fréquentant les écoles, on obtient, en admettant que 12 p. 100 de la population totale se trouve dans la limite d'âge de sept à treize ans, les données suivantes : en Livonie, les enfants en âge de recevoir l'instruction sont au nombre de 120,000, les écoles sont fréquentées par 89,000 élèves ; il reste donc 31,000 enfants ne recevant pas d'instruction.

En Esthonie, sur 39,000 enfants, 31,000 vont à l'école ; 8,000 seulement demeurent sans instruction.

En Courlande, la proportion est la moins favorable, vu que sur 77,000 enfants, il n'y en a que 29,000 qui fréquentent les écoles, de sorte que 48,000 enfants restent sans instruction.

Notons, du reste, que ces chiffres sont loin de représenter exactement la propagation réelle des lumières au sein de la population baltique ; car, en dehors des écoles, l'instruction est donnée par les pasteurs, ainsi que par les instituteurs ambulants, et il est permis de présumer que seulement une faible partie des enfants reste sans instruction aucune. Ce qui peut confirmer cette supposition, c'est l'usage répandu parmi la population protestante de n'admettre à la confirmation que les jeunes gens sachant lire.

L'existence d'un nombre aussi considérable d'écoles permet d'appliquer dans les provinces baltiques le régime de l'enseignement obligatoire. En 1872, ce régime fut introduit dans 19 paroisses de l'Esthonie, et en 1873 il se trouvait déjà en vigueur dans 35 paroisses sur les 46 que possède cette province, et l'on peut admettre que, dans un avenir prochain, l'enseignement obligatoire se trouvera partout adopté dans les trois gouvernements baltiques.

(*Bulletin de l'Instruction publique*, décembre 1874).

Le Gérant, O. BERGER-LEVRAULT.