

# JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

JSFS

## Bibliographie

*Journal de la société statistique de Paris*, tome 40 (1899), p. 240-244

[http://www.numdam.org/item?id=JSFS\\_1899\\_\\_40\\_\\_240\\_0](http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1899__40__240_0)

© Société de statistique de Paris, 1899, 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.

## BIBLIOGRAPHIE.

### 1°

#### *Le tableau décennal du commerce de la France.*

L'administration des douanes vient de publier, en deux volumes, la *Statistique du commerce extérieur de la France* pour la période 1887-1896; tous les dix ans, elle fait cet énorme travail dont le tome premier couvre la période 1847-1856, les autres volumes ont suivi régulièrement.

Le travail dont nous nous occupons offre un intérêt tout particulier en ce que la période 1887-1896 se divise en deux parties égales, dont l'une est antérieure et l'autre postérieure à l'application du tarif douanier édicté par la loi du 11 janvier 1892. L'administration a pensé qu'il était intéressant de séparer l'intervalle 1887-1896 en deux périodes de cinq années et d'examiner la physionomie de chacune de ces périodes.

Les moyennes quinquennales du commerce extérieur ont été les suivantes au commerce spécial :

		Importations.	Exportations.
1887-1891	{ Poids, 1 000 kilogr. . . .	22 001 449	6 093 400
	{ Valeur, 1 000 fr. . . .	4 330 903	3 504 080
1892-1896	{ Poids, 1 000 kilogr. . . .	22 553 774	6 731 409
	{ Valeur, 1 000 fr. . . .	3 882 136	3 309 996

Si les poids des marchandises importées et exportées forment une base stable, il n'en est pas de même des prix qui servent à valorer les quantités. Chaque année, la commission des valeurs en douane établit le prix à appliquer aux divers produits. Ces prix différant d'une année à l'autre, on a été conduit à chercher si la baisse des prix n'était pas la cause de la diminution apparente de notre commerce intérieur et on a calculé ce qu'auraient été les importations et les exportations des dix dernières années si on leur avait appliqué les prix de 1896.

Ces calculs ont conduit aux résultats suivants :

	Importations.	Exportations.
	1 000 fr.	
Moyenne quinquennale 1887-1891 . . .	3 744 784	3 173 550
— 1892-1896 . . .	3 728 273	3 209 924

D'après ces chiffres, le commerce extérieur serait resté à peu près stationnaire pendant les deux périodes considérées.

La question des prix est d'une telle importance que tous les statisticiens doivent être reconnaissants à l'administration des développements qu'elle lui a donnés.

Dans une longue suite de tableaux, on trouve, par nature de marchandise, les importations et les exportations calculées, avec les taux de chaque année et avec le taux de 1896, les différences entre les deux résultats et la différence proportionnelle. Nous résumons ces chiffres :

#### *Différences proportionnelles provenant de la substitution du taux de 1896 au taux propre à chaque année pour la moyenne de la période 1887-1896*

	Importation.	Exportation.
Objets d'alimentation . . . . .	— 11 p. 100	— 5 p. 100
Matières nécessaires à l'industrie. . . .	— 10 p. 100	— 8 p. 100
Objets fabriqués . . . . .	— 1 p. 100	— 6 p. 100
Moyenne générale . . . .	— 9 p. 100	— 6 p. 100

La baisse proportionnelle est, dans l'ensemble, moins élevée à l'importation qu'à l'exportation, mais elle influe davantage sur les valeurs comparatives en raison de la prépondérance, dans la masse des produits que nous exportons, des objets fabriqués, la baisse sur ces derniers n'étant, à l'importation, que de 1 p. 100, tandis qu'elle atteint 6 p. 100 à l'exportation.

De 1887 à 1896, la valeur moyenne de la tonne importée a ainsi baissé de 184 fr. 32 c. à 167 fr. 72 c., soit une diminution de 16 fr. 60 c. Celle de la tonne exportée a baissé de 531 fr. 34 c. à 497 fr. 75 c., soit une diminution de 33 fr. 59 c., double de la baisse constatée à l'importation.

Le prix de la tonne importée ou exportée constitue un *index number* d'une certaine valeur; il peut permettre de juger *grosso modo* de l'allure générale des prix, mais il offre l'inconvénient de tous les *index numbers* en ce qu'il ne fournit qu'une vue assez superficielle; l'administration des douanes l'a bien senti et elle nous donne la belle série des évaluations de la commission des valeurs en douane depuis 1847. C'est la mine de renseignements la plus riche que nous possédions sur les prix; malheureusement, et ce n'est pas un reproche, car il est impossible qu'il en soit autrement, la spécialisation en matière de tarifs oblige la commission des valeurs en douane à augmenter le nombre des rubriques, en sorte que, d'une période à l'autre, les prix ne sont pas toujours facilement comparables.

Le mode de transport des marchandises donne lieu à des tableaux non moins intéressants; on est frappé de la stabilité de la proportion entre les transports par voie de terre et par voie de mer.

En 1827, le commerce total par mer était de . . .	69,2 p. 100 sur l'ensemble.
Le commerce par terre de . . . . .	30,8 p. 100
En 1896, le commerce total par mer est de . . .	69,4 p. 100
Le commerce par terre de . . . . .	30,6 p. 100

Ainsi, malgré l'accroissement des poids transportés, malgré la multiplication des voies ferrées, des canaux internationaux, les navires transportent, en 1896 comme en 1827, plus des deux tiers des marchandises, tant à l'entrée qu'à la sortie. Malheureusement, le pavillon français ne fait pas brillante figure:

De 1827 à 1836, il couvrait en valeur 51 1/2 p. 100 des marchandises transportées; de 1877 à 1886, sa part n'est plus que de 41 1/2 p. 100, perdant ainsi 10 points ou 20 p. 100 de son importance relative.

Les tableaux numériques sont doublés d'un grand nombre de tableaux graphiques qui ont le mérite d'être d'une lecture très facile, il suffit de les parcourir pour constater un grand nombre de faits intéressants.

En ce qui concerne le mouvement maritime total, la courbe qui s'étend de 1827 à 1896 est rapidement ascendante, les pics et les vallées n'y sont pas nombreux; on relève un maximum en 1847, année de mauvaise récolte qui nécessita de grosses importations de blés étrangers; un minimum en 1871 s'explique par le changement prochain de notre régime douanier; puis la courbe reprend sa belle continuité jusqu'en 1883. A partir de ce moment, elle devient plus irrégulière et, dans les dix dernières années, elle a une marche assez fantaisiste.

La part de la navigation à voiles et de la navigation à vapeur n'est pas moins curieuse. Jusqu'en 1866, la prépondérance appartient à la navigation à voiles; les courbes se recoupent en 1866, sur la cote de 4 700 000 tonneaux; dès lors, la navigation à voiles décline, tandis que la navigation à vapeur ne cesse de gagner du terrain et elles se présentent, en 1896, la première avec près de 23 millions de tonneaux, la seconde avec moins de 1 600 000 fr. Ce graphique nous paraît admirablement résumer toute la question de la marine marchande. Les courbes d'entrée et de sortie des navires sont absolument analogues aux courbes d'ensemble dont nous venons de parler. Le poids des marchandises transportées sous notre pavillon a progressé d'une manière assez régulière jusqu'en 1887, mais moins rapidement que le poids total à transporter; l'écart se manifeste à partir de 1866 et il va sans cesse en grandissant, de sorte que la courbe des transports par navires étrangers qui, en 1827, se confond avec celle des transports par navires français, occupe le haut de l'épure en 1896, tandis que l'autre n'en occupe que le milieu.

Le mouvement maritime entre la France et les divers pays est indiqué par un graphique intéressant. Depuis 1892, c'est avec l'Angleterre que nos relations sont les plus étendues, puis avec le reste de l'Europe. Antérieurement à 1892, tantôt la prédominance appartient

à l'Angleterre, tantôt elle passe aux autres pays européens pris dans leur ensemble. La modification que nous constatons provient sans doute du développement des communications terrestres.

En troisième ligne, le mouvement de nos ports est alimenté par le continent américain, puis par l'Algérie avec laquelle notre navigation suit un mouvement rapidement ascendant de 1866 à 1889 et qui, après avoir fléchi en 1893, tend à se relever.

Nos relations maritimes avec l'Asie et l'Océanie sont en progrès depuis 1879, il en est de même pour nos colonies ; mais avec l'Afrique, Algérie et colonies françaises non comprises, la stagnation est pour ainsi dire complète, ce qui peut s'expliquer par les grands morceaux de l'Afrique ajoutés depuis quelques années au domaine colonial français et dont les chiffres figurent naturellement avec ceux des colonies françaises.

Le mouvement de nos ports est ascendant pour Marseille jusqu'en 1891, puis il suit une ligne ondulée ; mais 1896 donne le chiffre le plus élevé de la dernière période décennale, si on exclut le chiffre anormal de 1891. Pour le Havre, l'allure est moins franche ; Bordeaux a atteint un maximum en 1888, 1889 et 1890, il a baissé depuis. Nantes arrive bien loin derrière Bordeaux. Dunkerque, grâce aux grandes améliorations apportées au port, a eu un mouvement ascendant très rapide jusqu'en 1892 ; depuis, il y a eu une chute, mais l'année 1896 marque un peu de reprise. L'allure est la même, quoique moins régulière, pour Boulogne, Calais et Rouen. Rouen, en 1891, précédait de beaucoup Boulogne et Calais ; maintenant, il passe après eux.

Un dernier graphique donne l'effectif de notre marine marchande. Les résultats de la dernière période ne sont pas brillants, notre tonnage total est moindre qu'en 1884, moindre qu'en 1872 et même qu'en 1857.

La courbe fort remarquable dressée par l'administration des douanes pourrait s'appeler l'acte de décès de la marine à voiles. A partir de 1866, on voit la courbe des voiliers, qui se confondait presque avec la courbe du tonnage total, s'abaisser, tandis que celle des steamers monte. Les deux courbes se coupent en 1886 sur la cote de 500 000 tonnes, puis elles divergent, mais assez lentement et, en 1896, on trouve 503 000 tonnes à vapeur contre 390 000 tonnes à voiles. L'espèce de ralentissement qui se manifeste dans la diminution du tonnage à voiles vient des primes à la marine marchande, qui favorisent extraordinairement les voiliers. Le graphique dont nous parlons est à lui seul toute une enquête et éclaire d'une vive lumière la question si débattue de notre marine marchande.

Dans un second volume, on trouve les marchandises classées par nature et par pays de provenance et de destination, d'après la méthode usitée pour la statistique annuelle.

Il est impossible d'analyser une pareille œuvre ; on ne peut donner qu'une idée de la méthode suivant laquelle elle est établie et des éléments qu'elle contient. C'est la première fois que l'administration des douanes fait un usage aussi étendu des tableaux graphiques ; on ne saurait trop l'en approuver, car on voit d'un coup d'œil la marche des faits si difficile à suivre dans les longues colonnes de chiffres. Ajoutons que les diagrammes sont simples, faciles à lire et ne présentent pas ces enchevêtrements de lignes d'un aspect souvent si désagréable et si rebutant.

Pierre DES ESSARS.

---

2°

***Les Principes d'une sociologie objective***, par Adolphe COSTE, ancien président de la Société de statistique de Paris. 1 vol. in-8. Félix Alcan, éditeur.

Créée par Auguste Comte, il y a un peu plus de cinquante ans, la sociologie, cette science des phénomènes sociaux, d'abord tenue en suspicion par les philosophes de l'ancienne école, a pris à la longue une magnifique revanche. Son champ d'action s'est élargi dans la mesure même du progrès de la civilisation. Aujourd'hui, le rôle que lui assignait son illustre fondateur semble ne plus suffire à son ambition. A la suite des psychologues et des biologistes, elle a franchi ses frontières naturelles et empiété sur le domaine des sciences limitrophes.

Cette tendance de la sociologie à sortir de sa sphère propre et à se transformer en une encyclopédie des choses humaines n'est-elle pas un danger pour l'avenir de cette science ? Ne serait-il pas temps de la dégager de ses alliances compromettantes et de la ramener

vers les principes de son institution, dans la voie d'une science objective et expérimentale ? Telles sont les questions, aux multiples aspects, que M. Adolphe Coste a soulevées et résolues dans un volume court et substantiel, œuvre de penseur et de lettré, où la richesse du fond se voile sous l'attrait de la forme.

Dès les premières pages de son livre, l'auteur annonce résolument son dessein. Il veut réagir « contre le flot montant de la psychologie, qui menace d'envahir la sociologie et de la confondre avec les sciences morales et politiques ». Science des faits, la sociologie peut, sans doute, servir à contrôler la science des idées, mais à la condition de garder son indépendance. Avant tout objective, elle doit puiser ses enseignements dans l'expérience des peuples, c'est-à-dire dans l'histoire et la démographie.

Voilà l'idée générale autour de laquelle se coordonne harmonieusement la théorie de la sociologie objective, telle que l'auteur la conçoit et la décrit. Dans une analyse pénétrante, il commence par séparer les phénomènes relevant de la sociologie de ceux qui appartiennent à l'idéologie pure et dont les phases, irrégulières comme celles des comètes, échappent à tout calcul. Le développement intellectuel d'une élite n'est point le signe d'une plus grande prospérité sociale. Les grands hommes naissent à une époque quelconque. Souvent même, dit M. Coste, « la fleur délicate des arts et de la civilisation grandit et se fortifie au milieu des chocs violents qui semblent près de la détruire ».

Après avoir ainsi délimité le domaine de la sociologie et marqué sa place dans la hiérarchie des sciences, l'auteur en définit les principes et en construit la théorie. A ses yeux, le fait primordial, qui constitue pour ainsi dire le centre d'attraction de tous les phénomènes observés par la sociologie, c'est le progrès indéfini, la croissance continue des sociétés humaines. Cette évolution agit dans toutes les directions; elle entraîne, dans son flux éternel, tous les éléments de l'activité sociale, le gouvernement, la croyance, la production. Chacune des formes de cette activité se meut suivant sa loi propre; chacune obéit à un « processus » spécial.

Quel est le moteur mystérieux de cette évolution ? D'où vient l'impulsion initiale qui « oblige les peuples à poursuivre leur carrière » ? Sans nier la part d'influence qui revient aux hommes de génie, ces météores éphémères, M. Coste voit « dans l'accroissement numérique des membres d'une société la cause déterminante du progrès social ». La population, voilà, d'après lui, le critérium de l'avancement des États, le fait sur lequel doivent se mesurer leur civilisation et leur force comparative. Cette thèse sera, certes, discutée. Pour notre part, nous croyons que les populations les plus denses resteraient stériles et ne formeraient qu'une vaine poussière d'hommes, si elles n'étaient fécondées par le germe créateur de l'art ou de la science pure. M. Coste l'avoue lui-même : pour que fleurisse la moisson, il faut qu'un initiateur se lève. Les questions de race et de religion jouent aussi, à ce point de vue, un rôle prépondérant, sur lequel l'auteur n'a peut-être pas assez insisté. Les fourmillières humaines de l'Extrême-Orient, la Chine, l'Inde, auront beau développer leur population, déjà si considérable : il est douteux qu'elles atteignent jamais à un degré supérieur, tant qu'elles s'immobiliseront dans cette religion de mort qui s'appelle le bouddhisme ou le brahmanisme.

Quoi qu'il en soit, la théorie de M. Coste séduit par sa hardiesse et sa grandeur; elle ouvre à la philosophie des échappées de lumière. Même par les contradictions ardentes qu'elle ne peut manquer de susciter, elle servira efficacement la cause de la vérité.

Du reste, l'auteur ne se borne pas à poser le précepte; il l'illustre par des exemples. Après avoir montré, par des raisons logiques et par l'histoire, comment la concentration de la population entraîne le progrès de l'activité sociale, avec la diversification des fonctions et la multiplicité des relations individuelles, il vérifie sa thèse par les faits. Rien de plus suggestif que le chapitre où il compare l'avancement social des nations antiques et modernes, d'après la force respective de leur population et la densité de leurs agglomérations urbaines. Quatorze États européens sont ainsi confrontés d'après cette ingénieuse méthode de sociométrie. C'est l'Angleterre qui occuperait le plus haut degré de l'échelle. La France et l'Allemagne ne viendraient qu'au second rang. La Russie, la Turquie et l'Espagne seraient refoulées aux échelons inférieurs. Chemin faisant, M. Coste à qui la science n'interdit pas le patriotisme, adresse à notre pays un avertissement salutaire. Il constate que, malgré le prestige de sa culture générale, la France n'est plus dans un état normal. L'abaissement progressif de la nuptialité et celui de la natalité lui paraissent des symptômes de dégénérescence, sur lesquels il serait puéril de fermer les yeux. Profondément anémiée par le fonctionnarisme, détournée de l'action par cette sombre religion du Christ que Nietzsche regarde comme une forme du nihilisme, notre race a-t-elle épuisé ses dernières réserves d'énergie et de vaillance ? Brûlantes questions, pour la solution desquelles M. Coste nous communique des idées aussi instructives qu'originales.

Cette étude sociométrique est, sinon la partie capitale d'un livre où tout est excellent, du moins celle qui offre le plus grand intérêt aux statisticiens. A ce titre, elle se recommande plus particulièrement aux lecteurs du *Journal de la Société de statistique de Paris*. Partant de ce principe que « toute science digne de ce nom doit aboutir à une mensuration des phénomènes », M. Coste traduit par des nombres, dans le clair et irréfutable langage de la statistique, l'intensité des populations, la richesse en capitaux accumulés, le coefficient de la force militaire, la production, la fiscalité, l'enseignement, la mutualité, en un mot tous les faits démographiques, économiques et autres qui servent de base au classement sociologique des nations. Dans la formation de cette table hiérarchique des valeurs, le philosophe cède le pas au statisticien. Par là s'affirme une fois de plus le rôle élevé que la statistique, science redoutée des esprits étroits et superficiels, est appelée à remplir comme auxiliaire de l'analyse sociologique.

Terminons par une critique. En voulant édifier une barrière entre la sociologie et l'intellectualité, M. Coste n'a pas pris garde qu'il se réfutait lui-même. A chaque instant, son œuvre est traversée par le souffle vivifiant de l'idéalisme. Ce sociologue irréductible se révèle, par surcroît, historien profond et psychologue subtil. Son style net et rapide souligne la pensée, quand il le faut, d'une vive touche de lumière. Platon chassait naguère les poètes de sa République. A son tour, M. Coste prétend exclure du domaine de la sociologie l'esthétique, la philosophie, toutes les spéculations les plus hautes de l'esprit humain : mais, à ce compte-là, il faudrait tout d'abord proscrire son beau livre, où l'art et la science pure donnent si souvent la réplique au sociologue.

Emmanuel BESSON.

---