

# JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

PAUL MEURIOT

## **Le développement économique de l'Allemagne contemporaine d'après un ouvrage récent**

*Journal de la société statistique de Paris*, tome 39 (1898), p. 128-132

[http://www.numdam.org/item?id=JSFS\\_1898\\_\\_39\\_\\_128\\_0](http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1898__39__128_0)

© Société de statistique de Paris, 1898, 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/>

## VI.

### LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DE L'ALLEMAGNE CONTEMPORAINE

D'APRÈS UN OUVRAGE RÉCENT (1).

M. Georges Blondel, professeur à l'École des hautes études commerciales, vient de publier, sous le titre : *l'Essor industriel et commercial du peuple allemand*, un tableau du développement économique de l'Allemagne, de 1870 à nos jours. Disons tout d'abord que nul n'était plus à même d'en juger que l'auteur, que ses études personnelles ont mis très au courant des choses d'outre-Rhin, et qui, chargé de missions en Allemagne par le Musée social, en a rapporté de très intéressantes études. Aussi, le livre de M. Blondel n'est-il pas seulement une enquête d'après les documents les plus récents sur les progrès de l'industrie et du commerce allemands, mais aussi un ouvrage de *critique économique*, si je puis parler ainsi, où l'auteur a mis à profit ses multiples observations personnelles, fruit d'un séjour prolongé en Allemagne. Rien de plus net que la division de l'ouvrage : le premier et le second chapitre nous exposent l'essor industriel et commercial, et le troisième nous en fait connaître les causes.

L'immense progrès de l'industrie allemande peut s'exprimer d'un seul mot ; de 1882 à 1895, soit entre les deux grands recensements des professions (*Berufszählung*) effectués dans l'empire, le total des ouvriers s'est élevé de 4 257 000 à 5 861 000 ; c'est un accroissement de 37,66 p. 100, il serait même de 61,66 p. 100 si l'on prenait pour point de départ l'année 1875. Quelques branches de l'industrie dépassent de beaucoup ce taux moyen d'augmentation ; le nombre des ouvriers proprement dits (*Selbständige*) s'est accru de 57 p. 100 dans l'industrie des machines, de 72 p. 100 dans les produits chimiques, de 80 p. 100 dans les constructions, etc. Du reste, plus nous allons, plus s'affirme la transformation de l'Allemagne d'État agricole en État industriel et commerçant. Par exemple, en 1882, sur 100 personnes (exclusion faite des rentiers ou des gens de profession libérale), 48 vivaient de l'agriculture ; 52, de l'industrie et du commerce. Or, en 1895, cette proportion est respectivement de 41,4 et 58,6 p. 100 ; et, dans la période 1882-1895, la population agricole de l'empire allemand s'est abaissée de 19 225 000 à 18 501 000 individus, soit de 3,7 p. 100.

A la base du développement industriel, la production de la houille n'a nulle part (sauf peut-être aux États-Unis) plus augmenté qu'en Allemagne. En 1870, le rendement des bassins houillers de l'empire allemand ne dépassait pas 20 millions de tonnes ; elle dépasse aujourd'hui 100 millions, soit près du quadruple de notre production ; alors qu'en 1870, elle n'en était même pas le double. A lui seul, le bassin de la Ruhr fournit plus de 45 millions de tonnes ; on espère encore mieux, paraît-il, de celui de la Haute-Silésie, dont on tire déjà plus de 30 millions de tonnes ; et, si la production du bassin saxon demeure stationnaire, celle du bassin de la Moselle-Sarre est appelée, dans un avenir rapproché, à un développement extraordinaire.

---

(1) *L'essor industriel et commercial du peuple allemand*, Paris, Laroze, 1898.

La production du fer et les industries qui s'y rattachent ne sont pas devenues en retard ; en vingt ans, l'extraction du minerai de fer a doublé et est aujourd'hui de 12 millions et demi de tonnes par an, tandis que nous n'atteignons guère, en France, que 2 millions. Comme conséquence, la production du fer brut (*Roheisen*) et de l'acier est en pleine croissance ; la production du fer brut est de près de 7 millions de tonnes, et l'Angleterre ne conserve plus qu'une avance bien faible sur l'Allemagne pour la production de l'acier, à peine 500 000 tonnes (3 312 000 contre 2 830 000). La France ne donne qu'un total de 715 000 tonnes. L'Allemagne devient ainsi, comme l'Angleterre, un pays producteur et exportateur des produits métallurgiques, de machines, d'articles de quincaillerie, coutellerie, etc. A elle seule, l'industrie sidérurgique y occupe 800 000 ouvriers (au lieu de 170 000 en 1870), soit presque 14 p. 100 de la population ouvrière de l'empire.

Dans les industries textiles, le progrès est moins accentué ; M. Blondel signale seulement la prospérité de l'industrie des lainages, dont on exporte pour 220 millions de marcs environ, et celle des soieries, dont le grand centre est, comme on sait, Crefeld : leur exportation est de plus de 120 millions de marcs.

Enfin, d'autres industries, de moindre importance, au moins apparente, ont fait aussi de sérieux progrès. Telles sont, par exemple, l'industrie des produits chimiques, celle de la porcelaine, dont l'exportation a passé de 66 000 quintaux en 1880 à 200 000 en 1896 ; celle du verre, qui occupe plus de 50 000 ouvriers ; du meuble, aujourd'hui florissante à Berlin ; des jouets, qui, dans le seul district de Leipzig, fait vivre 30 000 ouvriers des deux sexes.

Et nous ne parlons pas de l'industrie du papier et du livre surtout, où l'Allemagne n'a pas cessé de garder le premier rang.

L'essor du commerce a été de pair avec celui de l'industrie. Et, d'abord, les agents du commerce, voies ferrées, canaux, ports, ont reçu, depuis vingt-cinq ans, une très vive impulsion. Depuis 1870, le réseau des chemins de fer allemands a plus que doublé, passant de 20 000 kilomètres à plus de 47 000 ; tandis que notre réseau, malgré de très grands développements, n'est encore que de 37 000. L'empire allemand possède actuellement 1 kilomètre de voie ferrée pour 11 kilomètres carrés de sa superficie ; en France, cette proportion est de 1 par 15 kilomètres carrés.

Plus intéressants sont peut-être les efforts faits par les Allemands pour développer leur réseau fluvial ; car leur industrie, plus que la nôtre, se sert de la batellerie. Aujourd'hui, la longueur des voies navigables de l'empire (naturelles ou artificielles) est de 28 000 kilomètres ; celle des nôtres n'est que de 15 000. Il faut dire que nos voisins n'ont rien ménagé pour améliorer le cours de leurs fleuves ; par exemple, de 1850 à 1894, on a dépensé, pour l'amélioration du Rhin, la somme incroyable de 338 millions de francs. Et, aujourd'hui, toute une flotte de commerce navigue sur le fleuve, comprenant plus de 8 000 bateaux (dont 718 à vapeur), avec 22 000 hommes d'équipage, et transportant plus de 30 millions de tonnes de marchandises ! On sait que les fleuves de l'Allemagne orientale, Elbe, Oder, Vistule, sont reliés entre eux par des canaux ; mais on projette la jonction du Rhin au Weser et, de là, à l'Elbe, même celle de l'Elbe ou de l'Oder au Danube. Sans doute, ce ne sont encore là que des projets ; mais qu'on imagine ce que deviendrait Hambourg, au carrefour de voies de commerce l'unissant directement, d'une part, aux foyers industriels de la région rhénane et, d'autre part, aux pays de l'Orient ! La

cité h ns ate serait cette fois le premier port du monde, et on sait pourtant quels progrès Hambourg a déjà réalisés, puisqu'il laisse aujourd'hui en arrière tous les ports de l'Europe, sauf Londres. Rien n'annonçait un tel progrès il y a à peine un demi-siècle. En 1850, par exemple, le tonnage de Hambourg était dépassé par celui du Havre (427 000 tonnes pour 554 000 à l'entrée), et encore en 1870, le port français conservait l'avance (1 432 000 tonnes contre 1 200 000).

Mais, en 1880, le Havre est dépassé; son total n'atteignait plus que 1 680 000 tonnes contre 2 767 000, et, enfin, à l'heure actuelle, le tonnage du Havre (  l'entrée) ne dépasse guère 2 millions, tandis que celui de Hambourg dépasse 6 millions et demi. Le temps n'est plus où la majeure partie des navires entrant à Hambourg étaient anglais; maintenant le pavillon allemand a la prédominance. Ce port ne bénéficie pas seulement du progrès de l'industrie allemande, mais aussi de celui de la population, qui demande une importation de plus en plus grande de céréales; ainsi, il y a seulement vingt ans, on introduisait en moyenne 14 millions de tonnes de froment à Hambourg; en 1896, on en a importé 326 millions de tonnes!

Les autres ports de l'Allemagne ont eu aussi un sensible développement, sauf Dantzig; Kiel a plus que doublé, et Stettin plus que triplé son tonnage depuis 1870. Quant   Br me, qui ne comptait à l'entrée, en 1869, que 1 320 000 tonnes, elle en compte aujourd'hui plus de 4 millions.

Avec les ports, la flotte marchande s'est nécessairement développée. Les statistiques du bureau *Veritas* estiment que, de 1871 à 1896, le tonnage de la flotte marchande de l'Allemagne s'est accru de 250 p. 100, tandis que l'augmentation de celles de l'Angleterre et de la France était respectivement de 185 et 100 p. 100. Et ces navires, que l'Allemagne jadis achetait à l'étranger, elle les construit elle-même dans les vastes chantiers du *Vulkan*,   Stettin, et du *Schichau*,   Elbing, etc. Parmi ses compagnies de navigation, la société Hambourg-Amerika-Linie est aujourd'hui, par le total et le tonnage de ses vapeurs, la première du monde.

L'activité économique de l'empire allemand se manifeste, du reste, par l'énorme progression de son commerce. En 1872, notre commerce et celui de l'Allemagne étaient à peu près également de 7 milliards et demi. En 1896, le mouvement du commerce atteignait, en Allemagne, une valeur de 9 milliards 660 millions, tandis que nous n'arrivions qu'à 7 milliards 200 millions. On sait, il est vrai, que l'année 1897 a été meilleure. Sur tous les marchés, du reste, les progrès du commerce allemand sont sensibles. Nous ne suivrons pas M. Blondel dans le détail du commerce allemand avec les différents pays de l'Europe et des autres parties du monde.

Mais il est particulièrement intéressant de noter l'important commerce que l'Allemagne fait avec la Russie; elle lui vend pour 180 millions de roubles, tandis que nous ne lui vendons que pour 25 ou 30 millions de francs. Dans les  tats scandinaves, où, cependant, comme en Russie, les sympathies ne nous manquent pas, notre commerce est infime près de celui de l'Allemagne. Le Danemark, la Suède, la Norvège nous achètent respectivement pour 10, 6, 3 millions de marchandises, et à l'Allemagne, 70, 120 et 60 millions! Mais ce qui est le plus piquant, c'est l'invasion de l'Angleterre par les produits allemands; l'importation allemande y aurait augmenté de 30 p. 100 dans les vingt dernières années, au dire de M. Ed. Williams, qui, dans son opuscule *Made in Germany*, a dénoncé avec effroi cet essor si rapide de l'Allemagne. Hors de l'Europe, les Allemands envahissent le marché de

l'Asie Mineure, celui de l'Inde, et leur établissement récent à Kiao-Tschéou va consolider leur situation, déjà forte, dans l'empire chinois. Au Japon, les produits allemands comptent pour 10 p. 100 de l'importation totale ; les nôtres, seulement pour 4 1/2 p. 100. En Amérique, l'Allemagne vient maintenant, comme chiffre d'affaires, immédiatement après l'Angleterre, rang dont elle nous a délogé ; et les États de l'Amérique du Sud, surtout le Brésil, deviennent de bons clients pour l'Allemagne. Mais, nulle part, le commerce allemand ne s'est plus développé, ces dernières années, que dans l'Afrique du Sud et notamment au Transvaal : de 1891 à 1896, l'exportation du port de Hambourg au Transvaal est passée de 43 000 marcs à plus de 6 000 000.

Quelles sont maintenant les causes de ce grand développement économique de l'Allemagne ? M. Blondel en reconnaît trois principales : le tempérament, l'éducation, la méthode. Sans doute, l'esprit laborieux et patient de l'Allemand est un des facteurs de la prospérité de son pays ; mais nous croyons que M. Blondel a raison d'insister davantage sur l'esprit d'association, qui permet aux entreprises allemandes de mettre en commun capitaux et efforts. Par exemple, pour les houillères si nombreuses de la Westphalie, toute la partie commerciale est traitée par un bureau central, comme à toutes les compagnies. Sous le rapport de l'éducation, les Allemands n'ont rien négligé pour se préparer des voyageurs instruits, aptes à comprendre la langue et les besoins des pays étrangers. Car cette aptitude à se plier au goût du client, d'où qu'il soit, est un des traits caractéristiques de l'industriel allemand.

En ce qui concerne les écoles de commerce, l'Allemagne a une avance considérable sur la France ; tandis que nos onze écoles supérieures de commerce reçoivent chaque année 630 élèves, la seule *Technische Hochschule* de Berlin en comptait, en 1893, 2513.

L'enseignement professionnel n'est pas moins poursuivi ; par exemple, la Westphalie compte jusqu'à 15 écoles préparatoires au métier de mineur, entretenues par la seule caisse de prévoyance des mineurs. Enfin, les industriels et négociants savent faire entre eux des associations fécondes pour leur prospérité ou leur protection.

Témoin cette curieuse société, fondée pour se garantir des mauvais débiteurs, et dont M. Blondel nous décrit le mécanisme : comprenant 50 000 adhérents, elle garantit à chacun d'eux, moyennant un prix infime, tous les renseignements nécessaires sur tous les clients qui peuvent se présenter.

Il ne faut pas négliger, parmi les éléments du mouvement économique, l'action de l'État, qui se manifeste de différentes manières. Chacun des États allemands subventionne les écoles commerciales et professionnelles. Enfin, la politique commerciale de l'Allemagne s'est sagement ménagé des débouchés par le renouvellement de ses traités de commerce, traités qui n'ont pas été conçus dans un sens dogmatique, mais avant tout pratique. Les agrariens ont pu critiquer la politique économique de Guillaume II et de M. de Caprivi, mais l'industrie et le commerce allemands se sont fort bien trouvés de l'abandon du protectionnisme intransigeant, qui avait été si cher au prince de Bismarck à la fin de sa carrière.

Tel est, en substance, l'ouvrage de M. Georges Blondel, ouvrage rempli de données intéressantes, mais qui a surtout le mérite, à notre avis, de faire penser. Comment, en effet, lorsqu'on examine ces progrès économiques de l'Allemagne,

comme, du reste, ceux de sa population, ne pas faire un retour sur nous-mêmes et ne pas nous demander comment, à côté de cette nation voisine grandissante, nous parviendrons à garder notre place au soleil ?

C'est là une question de travail, d'efforts et aussi de patience, car le relèvement économique d'un pays n'est pas l'œuvre d'un jour, mais de longues années.

---

Paul MEURIOT.