

JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

YVES GUYOT

Note sur l'industrie et le commerce de la France

Journal de la société statistique de Paris, tome 38 (1897), p. 285-297

http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1897__38__285_0

© Société de statistique de Paris, 1897, 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° 9. — SEPTEMBRE 1897.

I.

NOTE SUR L'INDUSTRIE ET LE COMMERCE DE LA FRANCE (1).

J'ai l'honneur de vous communiquer un travail contenant un certain nombre de renseignements sur l'industrie et le commerce de la France. Je pense qu'il peut être utile aux personnes qui désirent avoir un ensemble de faits réunis dans quelques pages. Je me suis abstenu, autant que possible, de comparaisons chronologiques, ou avec l'étranger, afin de ne pas grossir cette étude et de lui laisser son caractère de simplicité.

I.

LES SOURCES D'INFORMATIONS.

En France, on ne procède pas à des censuses décennales comme aux États-Unis ; nos dénombremens quinquennaux ne s'occupent que de la population, répartie selon les sexes, les âges, les professions et les nationalités. Nous n'avons de renseignements sur la valeur des propriétés bâties et non bâties que dans les documents des contributions directes. Nous connaissons le nombre des établissemens industriels, financiers et commerciaux parce que chacun est inscrit au rôle des patentes ; nous ignorons le chiffre des affaires de chacun d'eux, à moins qu'ils ne soient constitués en sociétés. Nous connaissons les chiffres de l'industrie des chemins de fer parce qu'elle est contrôlée par l'État ; la qualité et la force des machines à vapeur parce qu'elles sont vérifiées par le service des mines, qui contrôle également les mines au point de vue fiscal et au point de vue de la sécurité. Les contributions indirectes nous donnent d'intéressants renseignements sur la production des sucres, des vins, des cidres et des alcools. L'administration des douanes publie chaque mois le mouvement du commerce extérieur et de la navigation. C'est avec ces divers

(1) Communication faite à la Société de statistique de Paris dans la séance du 21 juillet 1897.

éléments que je vais essayer de donner une esquisse de l'industrie et du commerce de la France.

II.

RÉPARTITION DE LA POPULATION INDUSTRIELLE ET COMMERCIALE.

On croit généralement que la partie de la population de la France qui s'occupe d'agriculture est de beaucoup la plus nombreuse. C'est une erreur. La population active, patrons, employés et ouvriers, qui vit de professions agricoles comprend, d'après le dénombrement de 1891 (le dernier dont nous ayons les détails), 6 535 000 personnes.

Or, l'industrie en comprend.	4 548 000
Les transports par terre et par eau. . .	447 000
Le commerce.	1 738 000
Total.	<u>6 733 000</u>

Il résulte donc de ces chiffres qu'il y a 198 000 personnes de plus employées dans ces professions que dans l'agriculture. En réalité, on peut dire qu'il y a égalité.

Si on prend le nombre total des patrons, des employés et des ouvriers, on trouve :

	Patrons.	Employés.	Ouvriers.
Industrie	1 021 000	207 000	3 319 000
Transports	62 000	139 000	246 000
Commerce	880 000	378 000	480 000
	<u>1 963 000</u>	<u>724 000</u>	<u>4 045 000</u>

Le nombre des ouvriers n'est, à 82 000 près, que le double de celui des patrons. Il y a donc un patron pour deux ouvriers. Dans le commerce, le nombre des ouvriers est moindre que celui des patrons.

Si nous considérons d'un côté les salariants et d'un autre côté tous les salariés, employés et ouvriers, nous trouvons que la population se répartit de la manière suivante :

Salariants.	Salariés.
<u>1 963 000</u>	<u>4 769 000</u>

Sur 100 personnes, il y a 29 salariants et 71 salariés ou autrement 2 salariés pour 1 salariant. Mais beaucoup de salariés font partie de la famille du salariant et se préparent à devenir à leur tour exploitants d'industrie. Le caractère de l'industrie en France est donc une extrême division. La grande industrie n'est que l'exception.

Les patentes qui frappent tout établissement industriel et commercial, les avocats et les médecins, comprennent 1 834 000 cotes.

III.

LES PRINCIPALES INDUSTRIES.

Depuis un demi-siècle, le signe caractéristique du développement de l'industrie d'un pays, ce sont les progrès de sa force motrice.

En 1859, la France comptait 13 700 machines à vapeur représentant 169 000 chevaux de force motrice, non compris les chemins de fer; en 1879, y compris les locomotives, 49 900 représentant 3 181 000 chevaux; en 1895, elle en comptait 85 400 représentant 6 121 000 chevaux-vapeur.

Il faut y ajouter 979 500 chevaux-vapeur représentant la force motrice des usines hydrauliques. Nous n'avons pas les chiffres des stations d'énergie électrique.

Si on répartit le nombre des chevaux-vapeur entre diverses industries, on trouve 4 134 000 pour les chemins de fer, soit plus des deux tiers; pour la navigation maritime, non compris la marine militaire, 666 000; pour la navigation fluviale, 58 400.

L'industrie des tissus et vêtements absorbe 254 800 chevaux-vapeur; celle des usines métallurgiques, 214 400; celle des mines et carrières, 174 000; celle des bâtiments et entreprises de travaux, 134 400; celle des industries alimentaires, 128 800.

L'industrie textile comprend 838 000 personnes faisant partie de la population active, dont 78 400 chefs d'industrie.

En 1876, les laines en masse importées représentaient 123 000 tonnes. Nous consommons actuellement environ 220 000 tonnes de laines pour notre fabrication. C'est l'industrie qui, au point de vue des exportations, vient en tête de toutes les autres. Elle a pour centres Reims, Roubaix, Fourmies, Sedan. Loin de demander de la protection, elle ne réclame que la liberté.

Lyon est le grand marché des soies. On connaît exactement la quantité des soies qui y passent, grâce à un établissement créé par décret du 23 germinal an XIII et qu'on appelle la condition publique des soies. Il ramène à un poids uniforme d'humidité les soies qui lui sont confiées et indique le poids marchand qui fait loi pour le vendeur et pour l'acheteur. La moyenne annuelle des soies qui y ont été soumises a été :

<u>Périodes.</u>	<u>Kilogrammes.</u>	<u>Périodes.</u>	<u>Kilogrammes.</u>
1809-1818. . .	392 100	1869-1878. . .	3 750 700
1819-1828. . .	516 900	1879-1888. . .	4 861 500
1829-1838. . .	649 200	1893	5 911 200
1839-1848. . .	1 367 200	1894	5 839 600
1849-1858. . .	2 498 500	1895	6 825 500
1859-1868. . .	5 041 900	1896	6 086 000

La condition des soies a été, en 1895, pour la France, de 9 426 000 kilogr. et pour l'ensemble de l'Europe, France comprise, 21 545 000 kilogr.

La production totale de la fabrique lyonnaise a été évaluée, par la chambre de commerce, à 399 millions de francs, dont 116 millions pour les étoffes de soie mélangées de coton et de laine et 155 millions 1/2 pour les étoffes unies de soie.

Les exportations de tissus, rubans, passementeries de soie pure ou mélangée se

sont élevées, en 1895, à 270 800 000 fr., dont l'Angleterre a absorbé 120 millions et les États-Unis, 75.

Les exportations de soieries étrangères en France se sont élevées à 50 152 000 fr.

L'industrie de l'habillement et de la toilette est celle qui occupe le plus nombreux personnel : 964 000 personnes, dont 225 000 employeurs.

Les tarifs de 1892 ont fait affluer les capitaux vers l'industrie du coton. De nombreuses filatures et de nombreux tissages se sont montés. Les Anglais sont venus établir de grandes fabriques de 100 000 broches. Il en est résulté un phénomène de surproduction qui était à prévoir.

En 1876, nous importions 158 000 tonnes de coton en laine ; en 1892, première année de la suppression des traités de commerce, nous en avons importé 202 000 tonnes ; en 1896, le chiffre n'a été que de 162 000 tonnes, soit 4 000 tonnes de plus qu'en 1876. Tel a donc été le résultat du grand effort protectionniste de 1892.

L'industrie du bâtiment comprend 624 000 personnes, dont 173 500 patrons.

A en juger par le bruit qu'ils font dans le Parlement, on croirait que les ouvriers des mines de combustibles occupent une place considérable au point de vue numérique en France. Or, ils ne sont qu'au nombre de 87 000 ouvriers du fond et de 28 500 ouvriers à l'extérieur. Le nombre en augmente tous les ans, ce sont des ouvriers agricoles qui viennent prendre leur part aux travaux de la mine, et jamais ils ne retournent à leurs anciennes occupations.

En 1895, le nombre total des journées de travail a été de 38 898 000 ; le total des salaires a été de 459 500 000 ; le salaire quotidien a été de 4 fr. 10 c. par journée et le salaire annuel de 1 161 fr.

Dans le bassin du Nord et du Pas-de-Calais, les frais de main-d'œuvre, par tonne, reviennent à 5,06 ; dans la Loire, à 6,09 ; dans le bassin du Gard, à 7 fr. 50 c.

Le conseil général du Gard vient d'émettre un vœu pour le relèvement des droits de douanes sur la houille, lequel n'empêcherait pas, du reste, les navires de s'approvisionner, à Marseille, de houille anglaise.

Le nombre des concessions de mines est de 1 403, dont 636 pour les combustibles minéraux, 321 pour les minerais de fer, 305 pour d'autres minerais métallifères, 56 pour le sel gemme. Sur ce nombre, il n'y en a que 502 d'exploitées, soit 36 p. 100.

En 1876, la production des combustibles minéraux était de 17 millions de tonnes, l'importation de 8 millions ; actuellement la production est de 28 millions, l'importation est de 10 millions.

Le bassin du Pas-de-Calais fournit à lui seul 11 millions de tonnes. C'est un bassin qui n'est découvert que depuis moins de 50 ans ; vient ensuite le Nord avec 5 millions de tonnes et la Loire avec 3 1/2.

Les mines de combustibles minéraux en gain ont été de 146 contre 152 en perte ; le revenu imposé des premières a été de 36 434 000, le déficit des secondes s'est élevé à 7 millions. Pour les minerais de fer, 30 ont été en gain de 1 051 000 ; 42 en perte de 1 535 000. C'est l'année 1890 qui a été l'année du plus grand gain. Les mines de combustibles minéraux ont réalisé 65 millions de bénéfices.

Sur le carreau de la mine, la houille vaut, dans le Nord et le Pas-de-Calais, 9 fr. 80 c. ; dans la Loire, 14,13 ; dans le Gard, 12,15.

Les houillères ont consommé, pour leur usage, 2 363 000 tonnes.

Les chemins de fer ont consommé 4 510 000 tonnes de combustibles minéraux de tous genres.

La métallurgie a consommé, en 1895, 6 051 000 tonnes de combustibles minéraux.

La production totale des fontes était, en 1876, de 1 435 000 tonnes; elle est montée à 2 004 000 tonnes, sur lesquelles le département de Meurthe-et-Moselle, qui comptait à peine il y a vingt ans, entre pour 1 254 000 tonnes, soit 60 p. 100.

La production totale des fers a diminué, de 1876 à 1895, de 837 000 tonnes à 757 000; celle de l'acier a augmenté de 242 000 tonnes à 715 000 tonnes.

Notre exportation des fontes, fers, aciers, machines représente 385 000 tonnes, soit un excédent de 145 000 sur nos importations.

L'industrie métallurgique comprend 109 000 personnes, dont 6 200 chefs d'exploitation.

Dans leur ensemble, la fabrication des machines, outils, les tourneurs, les forgerons, les couteliers représentent de la petite industrie; sur 423 000 personnes, il y a 104 000 exploitants d'industrie : 1 salariant par 4 salariés.

Le nombre des distillateurs d'alcool est de 2 960. Leur nombre a une tendance plutôt à diminuer qu'à augmenter, mais ce n'est pas une preuve de la diminution de la production de l'alcool; car une quarantaine d'usines représentent la production de 1 400 000 hectolitres sur une moyenne annuelle de 1 560 000 hectolitres d'alcool qui acquittent les droits. La fabrication connue des alcools s'est élevée à 2 022 000 hectolitres, l'importation à 133 000 hectolitres, l'exportation à 284 000.

Le taux moyen de la consommation, par habitant, pour l'ensemble de la France, a été, en 1896, de 4 litres 19 centilitres d'alcool pur. Dans ce chiffre n'est pas comprise la consommation provenant de l'alcool produit par les bouilleurs de cru, qu'on peut évaluer à environ 200 000 hectolitres.

La taxe de dénaturation des alcools est de 37 fr. 50 c., de beaucoup trop élevée. Elle ne porte que sur 138 000 hectolitres.

La fabrication du sucre tient, dans les discussions du Parlement, une place qui n'est ni proportionnée au nombre du personnel qui s'en occupe, ni à son importance économique. Elle compte 23 raffineurs et 356 fabricants.

La production du sucre raffiné varie de 500 000 à 700 000 tonnes: au prix de 30 fr. les 100 kilogr., elle représente donc de 150 à 210 millions de francs; la consommation intérieure est de 11 kilogr. par tête d'habitant, tandis qu'en Angleterre elle s'élève à 40.

IV.

LES TRANSPORTS.

La loi du 11 juin 1842 a constitué les chemins de fer français, elle a été modifiée par les conventions de 1859 et de 1883. Ils sont placés sous le régime de la garantie d'intérêt. Une seule compagnie n'y avait jamais recours: c'est le Nord. La garantie d'intérêt diminue. La compagnie du Paris-Lyon-Méditerranée rembourse plus de 5 millions sur l'exercice de 1896.

En 1845, la France n'avait que 883 kilomètres de chemins de fer d'intérêt général; en 1852, 3 870; en 1860, 9 439; en 1869, elle avait 16 225 kilomètres; en

1870, la guerre lui fit perdre 835 kilomètres de voies ferrées; en 1883, elle avait porté son réseau à 28 047; au 31 décembre 1896, elle a 36 891 kilomètres de lignes d'intérêt général, auxquels il faut ajouter 4 060 kilomètres de chemins de fer d'intérêt local.

Les accidents de chemins de fer sont rares. En 1885, 1887, 1892, 1893 il n'y a pas eu un seul voyageur tué du fait de l'exploitation.

Le nombre de voyageurs kilométriques a suivi la progression suivante :

Année.	Millions.	Année.	Millions.
1884. . .	6 882	1891. . .	8 285

Le dégrèvement de l'impôt sur la grande vitesse a lieu en 1892.

Le nombre des voyageurs monte à 10 007 millions en 1893, sur lesquels 6 369 millions pour la 3^e classe, 2 459 millions pour la 2^e, 1 178 millions pour la 1^{re}. En 1894, le nombre des voyageurs a été de 10 330 millions.

Les tonnes kilométriques pendant la même période ont suivi la progression suivante :

Années.	Millions.	Année	Millions
1884. . .	10 478	1894. . .	12 482
1891. . .	12 294		

En 1894, les recettes pour les voyageurs, impôt déduit, étaient de 400 923 000 fr., ce qui fait en moyenne 3 centimes 85 par voyageur, et pour les marchandises de 649 297 992 fr., soit 5 centimes 20 par tonne kilométrique. Le total des recettes est donc de 1 050 millions, sans tenir compte des recettes accessoires et diverses.

En 1895, la recette totale pour les sept grands réseaux s'est élevée à 1 242 millions; en 1896, à 1 273 millions, soit 30 000 000 en plus.

Si on ajoute les réseaux secondaires d'intérêt général : grande et petite Ceinture, Rhône au mont Cenis, Sud de la France, Chemins de fer économiques, départementaux et on arrive à 1 292 millions sur lesquels :

	Millions de francs
Les voyageurs ont donné	426,9
La grande vitesse	125,5
La petite vitesse.	715,9
Les recettes annexes	24,1
	<u>1 292,4</u>
Les dépenses ont été de.	677,0
Produit net.	614,9

La comparaison de la recette kilométrique et du coefficient d'exploitation ou rapport des dépenses d'exploitation aux recettes brutes est, pour 1896, de :

État	16 000 ^f	74 p. 100
Nord.	55 000	50 —
Est.	34 000	57 —
Ouest.	30 000	60 —
Orléans.	29 000	48 —
Paris-Lyon-Méditerranée . .	45 000	45 —
Midi	31 000	50 —
Réseaux secondaires	19 000	71 —

V.

NAVIGATION INTÉRIEURE ET MARITIME.

La longueur totale des cours d'eau constituant les lignes principales de notre navigation intérieure était, en 1896, de 6 009 kilomètres ; des lignes secondaires, de 6 355 ; total : 12 364 kilomètres.

Le tonnage kilométrique était, au lendemain de la guerre, de 1 557 millions ; en 1876 de 1 953 millions.

Les droits de navigation sont supprimés en 1880 et l'exécution du grand programme de notre navigation intérieure commence à la même époque. En 1884, le tonnage est de plus de 2 450 millions, et, en 1896, il arrive à 4 191 millions.

Ces transports sont effectués par :

	Tonnes métriques.
15 793 bateaux ordinaires jaugeant	3 442 000
98 porteurs à vapeur —	22 196
15 891	3 464 196

Le poids total des marchandises embarquées s'est élevé en 1896 à 29 534 321 tonnes, ainsi réparties :

	Tonnes.	
Combustibles minéraux	8 444 438,	soit 28,6 p. 100
Matériaux de construction	9 377 417	— 31,7 —
Engrais et amendements	1 563 435	— 5,3 —
Bois de toutes espèces	2 462 137	— 8,3 —
Industrie métallurgique	2 256 943	— 7,7 —
Produits industriels	834 323	— 2,8 —
Produits agricoles et denrées alimentaires.	4 189 539	— 14,2 —
Divers	406 089	— 1,4 —
	29 534 321,	soit 100,0 p. 100

Ce tonnage est en augmentation de 8,7 p. 100 sur celui de l'année 1895.

Le port de Paris, qui comprend la Seine dans les limites de l'enceinte fortifiée et ses annexes : canaux de Saint-Martin, de Saint-Denis et bassin de la Villette, est le port de France qui a le plus fort tonnage.

Port de Paris pendant l'année 1896.

	Nombre de bateaux chargés.	Tonnage total au maximum d'enfoncement.	Poids total des marchandises.
		Jauge.	Tonnes.
Expéditions	8 943	2 030 291	959 055
Arrivages	24 230	5 612 109	4 519 288
Transit	4 759	1 545 073	1 167 388
Trafic local	2 070	705 375	612 710
	40 002	9 892 848	7 258 441

En 1896, nous avons construit, non compris les navires de guerre, 946 navires à voiles d'une jauge de 32 559 tonneaux et 58 navires à vapeur d'une jauge de 6 599 tonneaux. L'Angleterre a construit, en 1895, 579 navires marchands, représentant 950 967 tonnes, dont 526 à vapeur, représentant 904 000 tonnes.

Au 31 décembre 1896, l'effectif de la marine marchande française comprenait 15 536 navires, 894 000 tonneaux, 81 253 hommes d'équipage et 7 400 mécaniciens et chauffeurs.

La flotte à voiles comptait 14 301 navires et 390 394 tonneaux ; la flotte à vapeur 1 235 navires et 503 677 tonneaux.

10 522 navires représentant 93 000 tonnes, soit 9 tonnes chacun, comprenant 47 570 hommes d'équipage, étaient affectés à la petite pêche ; 498, représentant 43 000 tonnes, avec 9 773 hommes d'équipage, étaient affectés à la grande pêche ; le long cours ne comprenait que 440 navires, représentant 405 000 tonnes, 9 000 hommes d'équipage et 3 400 mécaniciens et chauffeurs.

De 1891 à 1896, la pêche à la morue représente, avec les goélettes de Saint-Pierre et Miquelon, une moyenne annuelle de 12 000 à 13 000 hommes. Ils ont exporté, année moyenne, tant des ports de France que des lieux de pêche, 15 216 tonnes de morues et ont touché 2 614 000 fr. de primes. Bordeaux continue à être le grand entrepôt de la morue : sur 17 800 tonnes exportées en 1896, Bordeaux compte pour 14 195.

Dans la petite pêche, celle du hareng représente, en 1896, 629 navires jaugeant 24 200 tonneaux, montés par 8 261 hommes d'équipage. Ils ont rapporté 2 276 tonnes de harengs tant frais que salés.

Le poids total des cargaisons ayant alimenté le commerce général en 1896 a été de 34 634 000 tonnes. Le nombre des navires, tant à voiles qu'à vapeur, employés au transport de ces cargaisons a été de 45 916 unités, d'une capacité de 24 341 000 tonneaux de jauge.

Quoique la loi de 1889 ait donné à la marine française le monopole de la navigation avec l'Algérie, la part du pavillon étranger est de 15 907 000 tonneaux, celle du pavillon français de 8 433 000 tonneaux.

Si on compare les constatations de 1877 à celles de 1896, on constate que, dans cette période de 20 ans, le pavillon national ne s'est accru que de 57,5 p. 100, tandis que les pavillons étrangers ont gagné 75,7 p. 100, malgré les primes de navigation et les subventions à nos grandes compagnies maritimes.

VI.

LE COMMERCE EXTÉRIEUR.

Le commerce général de la France, qui comprend le transit, représente en marchandises, numéraire exclu :

	Valeur en millions de francs.	Poids en tonnes de 1 000 kilogr.
Importations. . . .	4 929	25 017 000
Exportations. . . .	4 593	9 637 000
	<hr/> 9 522	<hr/> 34 654 000

Quant aux moyens de transport employés, les chiffres se décomposent ainsi en poids :

Par mer	19 987 000
Par terre.	14 670 000

En 1896, le commerce total spécial représente :

	Millions de francs.
	—
Importations	3 799
Exportations	3 401
	<hr style="width: 50%; margin-left: auto; margin-right: 0;"/> 7 200

Cette somme, divisée par 38 517 000 habitants, donne un commerce de 187 fr. par tête. C'est, à une ou deux unités près, le même chiffre que celui de l'Allemagne.

En 1896, les importations de la France (commerce spécial) se sont élevées (en millions de francs) à :

Objets d'alimentation.	1 007
Matières nécessaires à l'industrie . . .	2 174
Objets fabriqués	618

Les exportations se sont élevées à :

Objets d'alimentation.	652
Matières nécessaires à l'industrie . . .	836
Objets fabriqués, colis postaux	1 913

Avant les traités de commerce de 1860, les protectionnistes prédisaient que si l'on abaissait les tarifs, la France serait inondée par les produits anglais. Or, voici les résultats par période quinquennale, tels que les constatent les tableaux du commerce spécial, le seul à considérer dans ce cas. On sait que le commerce spécial représente l'importation des objets consommés en France et l'exportation des objets produits en France.

Moyenne annuelle (en millions de francs).

Périodes.	Importations.	Exportations.
1855-1859. . . .	4 732	1 894
1861-1865. . . .	2 447	2 564

Les tarifs de 1881 surviennent : voici la comparaison de la dernière période quinquennale du régime des traités de commerce de 1860 et de la première des nouveaux tarifs.

Moyenne annuelle (en millions de francs).

Périodes.	Importations.	Exportations.
1876-1880. . . .	4 292	3 375
1882-1886. . . .	4 453	3 319

Maintenant, voici la dernière période quinquennale du régime des traités de commerce et la première période quinquennale du régime du tarif maximum et du tarif minimum.

Moyenne annuelle (en millions de francs).

Periodes.	Importations.	Exportations.
1887-1891.	4 330	3 504
1892-1896.	3 882	3 310

Part proportionnelle du commerce avec les pays étrangers.

Periodes.	Moyenne quinquennale.		Proportion pour 100 du commerce total.	
	Importations	Exportations.	Importations.	Exportations.
1882-1886.	4 211	3 092	94,56	93,16
1887-1891.	4 005	3 242	92,48	92,54
1892-1896.	3 514	2 994	90,52	90,48

Part proportionnelle du commerce avec les colonies et les pays de protectorat.

1882-1886	242,2	226,9	5,44	6,84
1887-1891	325,5	261,2	7,52	7,46
1892-1896	368,1	315,2	9,48	9,52

Commerce spécial par pays de provenance et de destination.

	Importations	Exportations.
Royaume-Uni	510,6	1 030,0
Belgique	282,0	501,0
Allemagne	307,9	339,0
États-Unis	313,8	224,0
Espagne	287,9	100,3
Italie	126,9	115,2
Suisse	75,4	179,9
Russie	167,8	25,4

Les exportations de la France dans le Royaume-Uni, l'Allemagne, la Belgique et les États-Unis représentent 2 094 millions. Quatre nations absorbent donc 61 p. 100 du total ; l'Angleterre à elle seule prend pour sa part 30 p. 100. Les importations de ces quatre pays montent à 1 413 millions et représentent 36 p. 100.

Voici ce que la France achète et ce que la France vend.

Je prends les 11 premiers objets par rang d'importance au point de vue de la valeur.

	1890.	1896.
Laines en masse	337,4	364,9
Vins	349,8	293,8
Soies et bourres de soie	239,7	179,9
Café	156,2	175,2
Houille	247,8	166,9
Coton en laine	206,4	149,6
Bois communs	157,9	147,6
Graines et fruits oléagineux	192,5	123,4
Céréales (y compris le malt)	363,6	110,8
Peaux et pelleteries brutes	210,9	63,5
Cuivre	42,9	62,2

Voici, rangés par leur ordre d'importance en 1896, les onze premiers objets que nous exportons :

	1890.	1896.
Tissus de laine	361,3	294,1
Tissus de soie	273,9	247,0
Vins	268,8	242,3
Tabletterie, bimbeloterie.	154,7	160,7
Laines en masse peignées et teintes	121,0	145,3
Tissus de coton.	110,4	131,4
Vêtements et lingerie	125,3	98,8
Soies	125,4	93,2
Outils et ouvrages en métaux	89,0	85,1
Peaux préparées	112,2	83,4
Ouvrages en peaux ou en cuir.	146,1	82,1

Ces chiffres prouvent que nous importons spécialement des matières premières et des objets d'alimentation. Ce n'est point par fantaisie, par engouement ni par mode que nous achetons des laines en masse, des soies, du coton en laine, des peaux et pelleteries brutes : c'est dans le but de les transformer en objets fabriqués.

Notre tarif de 1892 a empêché d'entrer, ce qui est incontestable ; il a également empêché de sortir, comme le prouvent les chiffres que je viens de citer.

Si nous examinons les industries qui ont réclamé le plus énergiquement la protection, nous constatons que l'exportation des tissus de coton s'est élevée de 110 millions 4 à 131,4, soit une augmentation de 20 millions de francs, ce qui fait un peu plus de 0 fr. 50 c. par tête de Français ; mais l'exportation des vêtements et de la lingerie est tombée de 125 300 000 fr. en 1890 à 98 800 000 en 1896. Il y a plus que compensation.

Les droits n'ont pas empêché l'importation des fers et aciers de passer de 6 400 000 fr. en 1890 à 8 600 000 fr. en 1896 et leur exportation de tomber d'une de ces années à l'autre de 34 700 000 fr. à 27 500 000 fr.

On peut juger de l'expansion d'une industrie d'après sa consommation de matières premières.

Nous retrouvons en partie ces matières premières à notre exportation, car nous trouvons des tissus de laine, de soie, de coton, des peaux préparées, des vins, des peaux et des ouvrages en cuir et peau.

Si nous comparons le prix des marchandises que nous importons et celui des marchandises que nous exportons, nous trouvons :

A l'importation : 3 799 millions de francs divisés par 22 619 000 tonnes = 167 fr. par tonne.

A l'exportation : 3 401 millions de francs divisés par 7 274 000 tonnes = 467 fr. par tonne, soit une différence de 300 fr. par tonne.

La tonne, à l'exportation, vaut 179 p. 100 en plus que la tonne à l'importation.

Voici les proportions en poids et en valeurs pour les trois grandes catégories de marchandises.

Importations.

	Proportion pour 100		Valeur moyenne de la tonne par catégorie.
	dans les quantités totales.	dans les valeurs totales.	
Objets d'alimentation	12,81	26,50	347,50
Matières nécessaires à l'industrie . . .	84,32	57,22	113,95
Objets fabriqués	2,87	16,28	953,04

Exportations.

Objets d'alimentation	14,52	19,16	616,91
Matières nécessaires à l'industrie . . .	70,80	24,59	162,35
Objets fabriqués	14,68	56,25	1 791,67

On voit que l'importation des matières nécessaires à l'industrie compte pour 84,32 dans les quantités et pour 57,22 dans les valeurs. Dans notre exportation, les objets fabriqués ne représentent que 14,68 p. 100 comme quantités, mais représentent 56,25 comme valeurs.

Les objets d'alimentation que nous exportons ont une valeur presque double des objets d'alimentation que nous importons. Il en est de même pour les objets fabriqués.

Si nous comparons l'importance du commerce des différentes douanes par valeurs et par quantités, nous trouvons :

Commerce spécial.

(Importations et exportations réunies.)

	Valeur en millions de francs.	Quantités en tonnes de 1 000 kilogr.
		Miliers de tonnes
Marseille	1 085	2 833
Le Havre	1 049	1 406
Paris	767	341
Dunkerque	530	1 767
Bordeaux	476	1 694
Boulogne	306	332
Calais	177	371
Rouen	210	1 404
Jeumont	109	2 380

Ces chiffres démontrent que la valeur ne correspond pas à la quantité : Paris est la 3^e douane pour les valeurs ; dans le tableau des douanes elle est la 16^e pour les quantités. Jeumont se trouve la 2^e pour les quantités et la 14^e pour les valeurs.

Deux douanes, Marseille et le Havre, représentent 27 p. 100 de la valeur totale du commerce spécial de la France : dix douanes représentent 58 p. 100.

Les importations temporaires représentent 132 millions : les produits manufacturés réexportés, 174 millions : peu de chose, on le voit, dans l'ensemble du commerce.

Importations.		Exportations.	
Millions de francs.		Millions de francs.	
Blé, froment	93,6	Farine	88,4
Fils de soie écrus	14,0	Fils de soie teints	14,0
		Machines, bâtiments de mer et wagons .	10,0

Les blés représentent plus de la moitié de ce mouvement des importations temporaires : viennent ensuite les soies écruës et teintes ; les autres produits ne représentent que des sommes insignifiantes relativement à l'ensemble du commerce de la France. Les admissions temporaires ne peuvent être que des palliatifs ou des prétextes à primes. Elles ne représentent pas le régime de la liberté commerciale.

Nous sommes fabricants d'objets relativement chers. Nous produisons chèrement pour deux motifs.

D'abord [la politique protectionniste nous oblige de payer tout très cher. La France est un pays où tous les objets nécessaires à la vie sont frappés de droits, depuis le pain jusqu'à la chaussure, jusqu'au vêtement.

Tous les jours on cherche le moyen d'augmenter le prix de revient de nos produits. La protection n'est que l'art de fermer les débouchés.

Ensuite, nous fabriquons relativement beaucoup mieux que quantité de nos concurrents. Nous dédaignons la camelote que produit si volontiers l'Allemagne. On reproche cette probité professionnelle à nos industriels et à nos commerçants, je les en félicite, au contraire. Ils ont raison de ne pas déshonorer leurs marques.

Mais de là cette conséquence : c'est qu'ils s'adressent aux peuples riches et, parmi ces peuples riches, à la minorité très aisée. C'est donc de leurs relations et débouchés avec les quatre peuples qui prennent les deux tiers de nos exportations qu'ils doivent surtout se préoccuper. Une augmentation de 10 p. 100 représente 210 millions.

Ils doivent se rappeler cette parole de Quesnay : Les négociants des autres nations sont nos propres négociants. Ils doivent aussi savoir que la fortune d'un négociant est la richesse de sa clientèle et compter plus sur les peuples riches pour leur assurer des débouchés que sur les peuples pauvres.

Ils doivent enfin s'inspirer, dans leur déontologie, de cette vérité : c'est qu'en dehors du monopole, le producteur a toujours plus besoin de vendre que le client d'acheter.

En 1895 nous avons eu une augmentation de 295 millions sur 1894 : cette augmentation a porté pour 103 millions sur les États-Unis à la suite de l'adoption du bill Mac Kinley et pour 33 millions sur la Suisse à la suite de l'arrangement franco-suisse.

Nos exportations aux États-Unis ont immédiatement passé : tissus de soie et de bourre de soie, de 52 millions de francs à 75 ; tissus de laine, de 12 millions à 39 ; ouvrages en peaux et cuirs, de 10 millions 1/2 à 18 ; vêtements et lingerie, de 5 500 000 fr. à 10 millions, etc.

Ces chiffres prouvent l'influence des tarifs de douanes sur les débouchés.

C'est un bien mauvais service qu'un peuple se rend à lui-même que de donner aux autres l'exemple de la protection.

J'ai essayé de tracer, à l'aide des documents officiels, en quelques traits les principaux éléments de notre situation industrielle et commerciale. Je n'ai point parlé de l'industrie agricole : j'attends la publication de l'enquête de 1892 pour l'étudier. Je n'ai point parlé des institutions de crédit ni des sociétés par actions.

Je me suis borné à exposer et à grouper, dans un résumé, des chiffres éparpillés dans diverses publications qui sont, du reste, à la disposition de tout le monde. J'espère que ce travail ne sera pas inutile à mes confrères en statistique et en économie politique.

Yves Guyot.