

# JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

J. BERNARD

## **Note statistique sur le trafic continental franco-anglais en 1911**

*Journal de la société statistique de Paris*, tome 54 (1913), p. 231-239

[http://www.numdam.org/item?id=JSFS\\_1913\\_\\_54\\_\\_231\\_0](http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1913__54__231_0)

© Société de statistique de Paris, 1913, 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/>

### III

#### NOTE STATISTIQUE

SUR LE

## TRAFIC CONTINENTAL FRANCO-ANGLAIS EN 1911

---

### MARCHANDISES

En raison de la multiplicité des mesures adoptées dans les statistiques anglaises, les seuls renseignements qu'on puisse suivre avec intérêt sont ceux que publie journellement l'Administration des Douanes anglaises qui donnent, pour chaque bateau arrivant dans les ports du Royaume-Uni, le nombre de colis débarqués par nature, mais sans indication de tonnage.

En procédant à un pointage journalier de ce document, on peut suivre les fluctuations de l'exportation par les ports français. C'est le seul moyen d'avoir des indications sur les courants de trafic, c'est-à-dire sur les lignes utilisées pour ces transports, mais ce travail ne saurait être complet puisqu'il ne porterait que sur l'exportation française et non sur l'importation anglaise.

Il y a quelques années, le Bureau d'Intelligence du « Board of Trade », qui correspond à notre « Office national du Commerce extérieur », invita les consuls britanniques à s'efforcer à rechercher et à publier dans leurs travaux statistiques annuels, la part du trafic intéressant uniquement le Royaume-Uni, pour permettre de suivre, comme c'est naturel, le développement du commerce britannique avec les pays étrangers.

À part quelques exceptions, les consuls anglais résidant en France se sont appliqués à répondre à cette demande.

De son côté, la Direction générale des Douanes françaises qui perçoit, tant à l'importation qu'à l'exportation, un droit de statistique, établit généralement avec soin des travaux qui nous permettent de suivre pour chaque port de France des fluctuations du trafic avec tous les pays étrangers.

Cette administration est d'ailleurs sollicitée, non seulement par les consuls anglais, mais aussi par les Chambres de commerce de nos principaux ports, et les rapports de certaines d'entre elles sont très intéressants à consulter.

Je considère donc comme un devoir de rendre avant tout hommage à la précieuse collaboration de ces divers agents tant anglais que français qui m'ont permis de mener à bien une œuvre que je rêvais d'établir depuis de nombreuses années : Un rapport général sur l'importation et l'exportation franco-anglaise par tous les ports de **France**.

Nous sommes ici en présence de chiffres officiels puisqu'ils ont tous la même origine : l'Administration des Douanes françaises.

Dans les tableaux qui suivent, nous trouvons des données précises sur le trafic des céréales et farines, produits de laiterie, légumes secs et frais, fruits secs et frais, denrées, boissons, combustibles, matériaux de construction, produits métallurgiques, produits minéraux et végétaux, produits chimiques, matières et produits textiles, produits céramiques, engrais, objets manufacturés, transportés entre la France et l'Angleterre et vice-versa par tous les ports de France.

**TABLEAU COMPARATIF EN TONNES DU TRAFIC FRANCO-ANGLAIS**

PORTS DE TRANSIT	IMPORTATION			EXPORTATION		
	1910	1911	+ ou -	1910	1911	+ ou -
<b>Dunkerque</b> . . . . .	182.284	178.640	- 3.644	111.072	68.998	- 42.074
Gravelines . . . . .	2.324	712	- 1.612	478	110	- 368
<b>Calais</b> . . . . .	180.854	221.462	+ 40.608	46.295	44.458	- 1.837
<b>Boulogne</b> . . . . .	383.591	413.902	+ 30.311	82.598	92.407	+ 9.809
<b>Le Tréport</b> . . . . .	100.590	111.111	+ 10.521	92.386	85.100	- 7.286
<b>Dieppe</b> . . . . .	325.117	379.051	+ 53.934	46.013	56.861	+ 10.851
Fécamp . . . . .	47.974	46.296	- 1.678	3.455	849	- 2.606
<b>Rouen</b> . . . . .	1.765.729	2.159.085	+ 393.356	40.954	42.438	+ 1.484
<b>Le Havre</b> . . . . .	786.798	880.431	+ 93.633	61.275	49.849	- 11.426
<b>Honfleur</b> . . . . .	148.341	132.743	- 15.598	13.524	16.365	+ 2.841
Pont-Audemer . . . . .	"	183	+ 183	"	"	"
Trouville . . . . .	91.780	75.373	- 16.407	"	"	"
<b>Caen</b> . . . . .	520.720	473.641	- 47.079	15.662	12.699	- 2.963
Port-en-Bessin . . . . .	3.227	4.096	+ 869	"	"	"
Courseulles . . . . .	4.195	5.504	+ 1.309	"	"	"
Isigny . . . . .	1.435	2.458	+ 1.023	"	"	"
Carentan . . . . .	"	"	"	"	"	"
Saint-Vaast . . . . .	1.720	2.007	+ 287	600	123	- 477
Barfleur . . . . .	1.082	780	- 302	6.513	4.344	- 2.169
<b>Cherbourg</b> . . . . .	85.184	86.351	+ 1.167	54.319	45.415	- 8.904
Diélette . . . . .	1.395	898	- 497	"	"	"
Carteret . . . . .	"	"	"	"	"	"
Portbail . . . . .	"	"	"	"	"	"
Granville . . . . .	"	"	"	"	"	"
<b>Saint-Malo</b> . . . . .	281.276	272.108	- 9.168	69.738	53.994	- 15.744
Saint-Brieuc . . . . .	53.606	56.618	+ 3.012	2.149	2.076	- 73
Morlaix . . . . .	14.241	16.808	+ 2.567	"	"	"
Roscoff . . . . .	2.907	3.040	+ 133	6.562	1.582	- 4.980
<b>Brest</b> . . . . .	118.188	136.566	+ 18.378	10.138	8.712	- 1.426
Landerneau . . . . .	3.911	3.021	- 890	"	"	"
Douarnenez . . . . .	1.641	1.703	+ 62	"	"	"
Audierne . . . . .	1.215	1.354	+ 139	"	"	"
Lectudy . . . . .	373	663	+ 290	"	"	"
Pont-l'Abbé . . . . .	1.742	1.862	+ 120	"	"	"
Quimper . . . . .	5.406	"	- 5.406	"	"	"
Concarneau . . . . .	1.336	1.526	+ 190	"	"	"
<b>Lorient</b> . . . . .	203.861	213.505	+ 9.644	78.944	51.980	- 26.964
<b>Saint-Nazaire</b> . . . . .	961.401	970.241	+ 8.840	28.946	36.700	+ 7.754
<b>Nantes</b> . . . . .	500.725	578.401	+ 77.676	57.070	80.647	+ 23.577
<b>La Rochelle</b> . . . . .	427.008	426.623	- 385	22.678	15.945	- 6.733
Tonnay-Charente . . . . .	300.769	303.823	+ 3.054	7.495	53.526	+ 46.031
<b>Bordeaux</b> . . . . .	1.347.359	1.378.304	+ 30.945	448.908	440.962	- 7.946
Paulliac . . . . .	49.595	65.872	+ 16.277	"	"	"
Arcachon . . . . .	31.014	18.502	- 12.512	"	"	"
<b>Bayonne</b> . . . . .	321.336	344.785	+ 23.449	151.438	163.115	+ 11.677
<b>Marseille</b> . . . . .	667.130	1.053.423	+ 386.293	61.255	92.405	+ 31.150
<b>TOTAUX</b> . . . . .	9.930.880	11.021.477	+ 1.090.597	1.518.465	1.521.663	+ 3.198

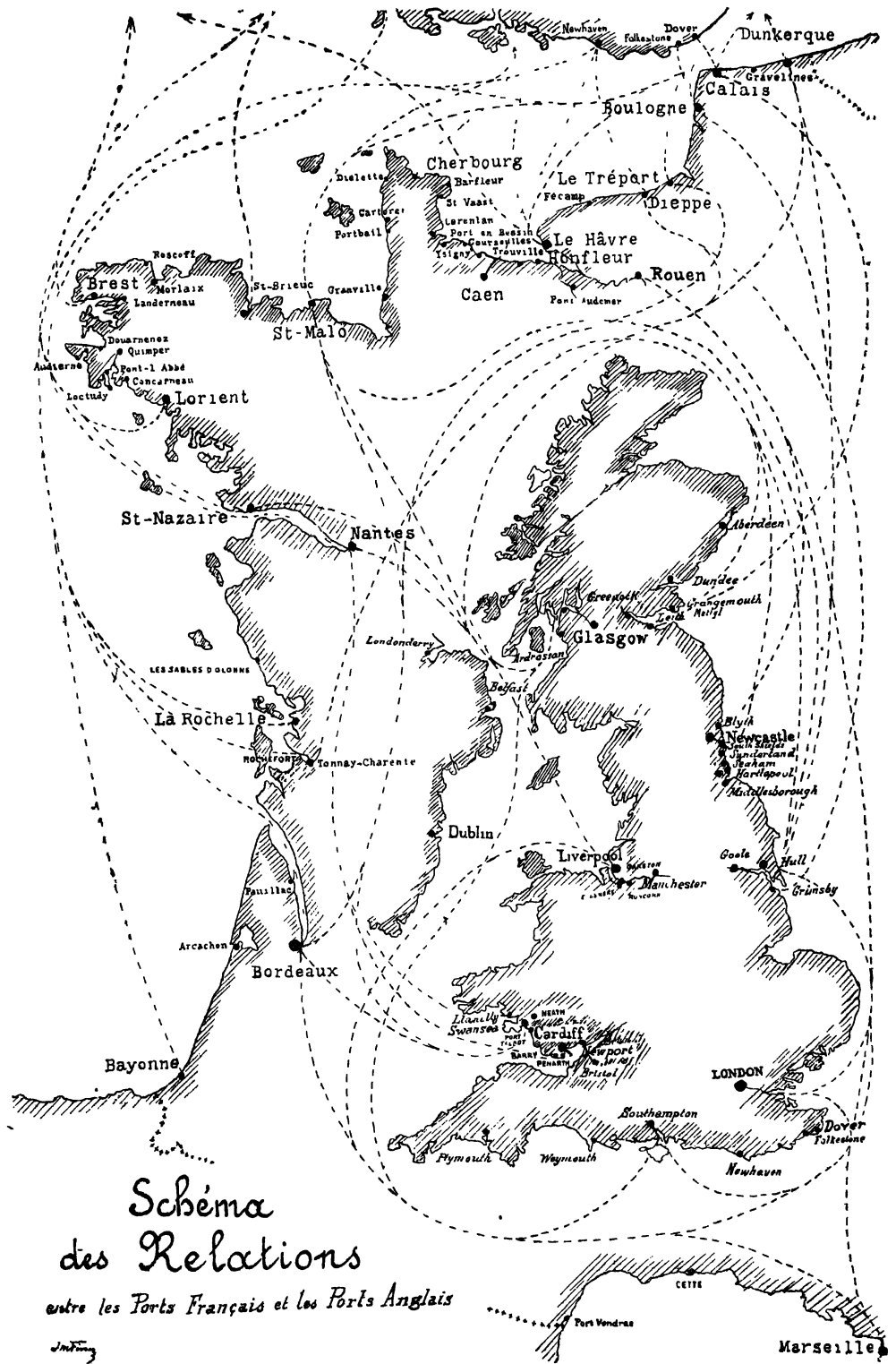
**TABLEAU COMPARATIF DU TRAFIC FRANCO-ANGLAIS**

**Importation du charbon anglais en France**

*(en milliers de tonnes)*

PORTS DE TRANSIT		CHARBON, COKE, BRIQUETTES, ETC.					
		1907	1908	1909	1910	1911	+ ou -
<b>NORD.</b>	Dunkerque . . . . .	439	296	36	43	18	- 25
	Calais . . . . .	208	134	65	124	170	+ 46
	Boulogne . . . . .	267	326	332	331	338	+ 7
	Le Tréport . . . . .	84	50	31	28	30	+ 2
<b>OUEST.</b>	Dieppe . . . . .	187	280	276	273	318	+ 45
	Fécamp . . . . .	65	67	42	48	46	- 2
	Le Havre . . . . .	934	837	899	753	841	+ 88
	Rouen . . . . .	1.732	1.830	2.002	1.686	2.049	+ 363
	Honfleur . . . . .	153	172	154	134	123	- 11
	Pont-Audemer . . . . .	"	"	"	"	"	"
	Trouville . . . . .	75	78	91	90	74	- 24
	Caen . . . . .	423	388	415	415	444	+ 29
	Port-en-Bessin . . . . .	"	"	"	"	"	"
	Carentan . . . . .	"	"	"	"	"	"
	Saint-Vaast . . . . .	"	"	"	"	"	"
	Barfleur . . . . .	"	"	"	"	"	"
	Oberbourg . . . . .	60	65	61	81	82	+ 1
	Carteret . . . . .	"	"	"	"	"	"
	Portbail (et les petits ports divers ci-dessus) . . . . .	11	11	12	13	15	+ 2
	Granville . . . . .	"	"	"	"	"	"
	Saint-Malo . . . . .	332	340	323	276	261	- 15
Saint-Brieuc . . . . .	"	38	47	46	50	+ 4	
Morlaix et divers . . . . .	"	20	27	28	29	+ 1	
Brest . . . . .	113	99	97	111	122	+ 11	
Lorient . . . . .	"	159	179	190	200	+ 10	
Saint-Nazaire . . . . .	917	911	947	948	955	+ 7	
Nantes . . . . .	605	537	594	450	520	+ 70	
<b>ÉTAT.</b>	Sables d'Olonne . . . . .	"	"	"	"	"	"
	La Rochelle . . . . .	414	417	400	412	417	+ 5
	Tonnay-Charente . . . . .	261	255	286	293	296	+ 3
	Paulliac . . . . .	70	49	66	50	66	+ 16
<b>P. O.</b>	Bordeaux et Arcachon . . . . .	1.345	1.433	1.497	1.323	1.334	+ 11
<b>MIDI.</b>	Bayonne . . . . .	329	341	296	316	338	+ 22
<b>P.-L.-M.</b>	Marseille . . . . .	1.187	1.287	1.269	655	1.016	+ 361

Le schéma des relations entre les ports français et anglais, incomplet bien que très chargé, montre combien ces relations sont importantes.



Passons maintenant à l'examen des résultats :

Le tableau qui résume le trafic général franco-anglais d'importation et d'exportation donne le détail du commerce des 46 ports français en relation avec le Royaume-Uni.

Il fait ressortir de suite que le courant du commerce de l'Angleterre vers la France est autrement important que celui de l'exportation française. Il faut tenir compte cependant que, sur 11 millions de tonnes importées en France, plus de 10 millions se composent exclusivement de houille.

Comme pour les années précédentes, un tableau spécial donne le détail par port de cette importation en milliers de tonnes.

En défalquant cet article important, il reste 870.000 tonnes qui se répartissent de la façon suivante :

Produits métallurgiques et machines . . . . .	190
Produits minéraux et végétaux . . . . .	179
Matières pour textiles . . . . .	145
Farineux et céréales . . . . .	116
Matériaux de construction . . . . .	112
Engrais chimiques et autres . . . . .	57
Produits divers et manufacturés . . . . .	90

Bref, l'augmentation totale est de 1.090.000 tonnes. En déduisant l'augmentation du charbon qui est de 1.030, il reste une augmentation de 60.000 tonnes pour les autres articles, qui est la preuve palpable des bénéfices que l'Angleterre retire de l'Entente cordiale.

Les ports du réseau du Nord importent 42,5 % de ce trafic, soit les 2/5 environ du total.

L'exportation est loin d'être aussi intéressante :

A part les matériaux de construction dont les bois de mines représentent la plus forte partie du tonnage au départ de Bordeaux et de Bayonne, presque tous les autres articles accusent des résultats inférieurs à ceux de l'importation anglaise, si l'on excepte toutefois les fruits, les légumes, les denrées, les boissons et les objets manufacturés. En général, nous expédions en Angleterre dans des proportions bien moindres, qui me forcent à répéter que nous n'avons pas su tirer de l'Entente cordiale l'impulsion commerciale que les Anglais y ont apportée.

Quoi qu'on en dise, il est fâcheux de constater que nous sommes en état de stagnation. Certains optimistes se déclarent satisfaits parce que nos statistiques montrent chez nous un progrès annuel assez régulier, mais, par définition, les satisfaits ne progressent pas.

C'est bien le cas de la France dans son trafic d'exportation en Angleterre, et les deux grandes causes de cette situation sont, je le répète :

1° La mauvaise habitude des établissements financiers de drainer les capitaux de l'épargne française à l'étranger qui les emploie à nous combattre sur les marchés extérieurs ;

2° L'insuffisance des moyens commerciaux employés par les maisons françaises comme publicité, représentation commerciale, etc.

Le détail de l'exportation française, qui n'accuse qu'une augmentation de 3.000 tonnes au lieu de 60.000 dans le sens inverse, se résume de la façon suivante.

Matériaux de construction . . . . .	715
Produits métallurgiques et machines . . . . .	178
Produits chimiques . . . . .	104
Farineux et céréales . . . . .	87
Fruits frais et secs, conserves . . . . .	74
Matières et produits textiles . . . . .	62
Produits minéraux et végétaux . . . . .	60
Boissons, vins, alcools, etc. . . . .	55
Objets manufacturés divers . . . . .	53
Denrées coloniales et autres . . . . .	42
Produits ceramiques et verreries . . . . .	36
Engrais chimiques et autres . . . . .	29
Légumes frais . . . . .	18
Produits divers et manufacturés . . . . .	9

Les ports du réseau du Nord exportent 20 % de ce trafic, soit le 1/5 environ du total.

Passons rapidement les divers ports français en revue :

**Dunkerque** devient de plus en plus le rival du Havre au point de vue du commerce général. Il a un concurrent sérieux dans le port belge d'Anvers. Il est devenu un grand marché pour les laines, principalement pour les arrivages d'Australie. Il concurrence le marché des laines de Londres et les transports maritimes de Londres à Dunkerque et à Calais s'en ressentent. Par suite de l'encombrement des bassins, certains chargements d'Australie ont été dirigés sur Calais.

La production du sucre en France, étant devenue insuffisante, a rendu l'exportation impossible.

De tous les ports de France, Dunkerque accuse la plus grande diminution dans l'importation de la houille anglaise.

Ceci est dû à l'exploitation normale du bassin houiller du Nord de la France.

**Rouen** accuse une augmentation énorme dans l'importation du charbon anglais. Le prix très bas du fret de Rouen à Paris permet d'amener le charbon anglais dans la capitale à des conditions avantageuses. Les inondations de 1910 avaient provoqué une forte diminution dans cette importation.

**Le Havre.** — Les détails nous montrent la part importante de ce port dans le trafic franco-anglais, particulièrement vers l'Angleterre, et il est curieux de constater qu'une grande partie du trafic à destination de l'Amérique ne part pas directement du Havre, mais transite par les ports de Southampton et de Liverpool

**Caen.** — L'importance de ce port va diminuer par suite de la suppression du service de Newhaven qui a eu lieu en juin 1912.

**Nantes,** bien que très prospère, verra également son trafic diminuer par suite de la suppression de la ligne de Weymouth en 1912.

**Bordeaux** tient une large place dans le trafic franco-anglais. Les bois de mines et les produits chimiques sont les articles les plus importants, les vins sont en diminution.

**Marseille** est surtout utilisé comme port de transit dans ses relations avec l'Angleterre pour les huiles et les essences végétales qui forment un article important de son commerce.

J.-M. FINEZ.

## OBSERVATIONS SUR LES RÉSULTATS DE LA STATISTIQUE

DU

### TRAFIC CONTINENTAL FRANCO-ANGLAIS EN 1911

M. Finez, agent de la compagnie du Nord à Douvres, est parvenu, après bien des recherches, à établir une statistique des marchandises exportées par voie de mer, de France en Angleterre et vice versa, en 1911, et en a fait l'exposé dans la note précédente.

Il nous a paru intéressant d'en mettre en évidence les résultats.

Le tableau ci-après donne le résumé des huit tableaux dressés par M. Finez en faisant ressortir par réseau français la part des ports de mer desservis par chemin de fer : Nord, État, P.-O. et P.-L.-M., et les fluctuations du tonnage des principales marchandises en 1911, comparativement à 1910.

Cette statistique peut se résumer ainsi qu'il suit :

	Tonnes		Tonnes
Le tonnage total importé en France s'est élevé à	11.021.477	en excédent de	1.090.597
Celui importé en Angleterre s'est élevé à . . .	1.521.663	—	319.890
<hr/>			
L'ensemble du trafic de la France avec l'Angleterre ressort donc à . . . . .	12.543.140		

Il se répartit ainsi qu'il suit par région maritime de provenance ou destination :

	Tonnes	
Ports desservis par le réseau du Nord . . . . .	1.216.900	ou 9,7 % du total
— l'Ouest-État . . . . .	7 768.900	ou 61,9 —
— l'Orléans . . . . .	2.411.500	ou 19,2 —
— le P.-L.-M . . . . .	1.145.800	ou 9,2 —
<hr/>		
Total . . . . .	12.543.100	ou 100,0 —

Au point de vue de la nature des marchandises, les plus importantes sont les suivantes :

	Tonnage total importé en 1911		Différences sur 1910 <sup>1</sup>
	en France	en Angleterre	
	tonnes	tonnes	tonnes
Combustibles minéraux . . . . .	10.152.000	»	+ 1.020.000
Produits métallurgiques . . . . .	181.000	»	+ 41.000
Matériaux de construction . . . . .	»	714.000	+ 4.000
Minerais . . . . .	»	90.000	+ 9.000
Fruits et légumes . . . . .	»	93.000	+ 10.000
Sucres . . . . .	»	5.000	— 53.000
Autres marchandises . . . . .	689.000	620.000	+ 63.000
<hr/>			
Totaux . . . . .	11.022.000	1.522.000	+ 1.094.000
	<hr/>		
	12.544.000		



**TABEAU SYNOPTIQUE DU TONNAGE DES MARCHANDISES ENTRE LA FRANCE ET LE ROYAUME-UNI EN 1911 (Importation et Exportation)**

RÉSEAUX	IMPORTATIONS DE L'ANGLETERRE EN FRANCE EN 1911										EXPORTATIONS DE FRANCE EN ANGLETERRE EN 1911									
	POINTS DE MER FRANÇAIS DE DÉPART OU D'ARRIVÉE situés sur les réseaux français					Combustibles minéraux	Produits métallurgiques	Autres marchandises	Ensemble	Proportion pour 100 sur l'ensemble	Matériaux de construction et bois de mine	Minerais	Sucres	Fruits et légumes	Autres marchandises	Ensemble	Proportion pour 100 sur l'ensemble			
DU NORD	Boulogne . . . . .	337.500	20.700	55.700	413.900	»	»	»	»	4.400	»	100	32.300	55.600	92.400	»				
	Calais . . . . .	170.400	30.800	20.300	221.500	»	»	»	»	5.400	»	»	200	38.900	44.500	»				
	Dunkerque . . . . .	18.100	26.400	134.100	178.600	»	»	»	»	8.200	»	100	900	59.800	69.000	»				
	Le Tréport . . . . .	29.600	19.200	62.300	111.100	»	»	»	»	35.000	»	»	»	50.100	85.100	»				
	Gravelines . . . . .	»	»	700	700	»	»	»	»	»	»	»	»	100	100	»				
	<b>TOTAL.</b>	555.600	97.100	273.100	925.800	8,6	»	»	»	53.000	»	200	33.400	204.500	291.100	19,1				
	Différence sur 1910 . . . . .	29.800	10.600	35.800	76.200	»	»	»	»	1.300	»	56.200	2.300	15.400	41.800	»				
	Proportion pour 100 . . . . .	5,7	12,3	13,1	9,0	»	»	»	»	2,5	»	93,6	6,4	8,1	12,6	»				
	Rouen . . . . .	2.048.800	13.600	96.700	2.159.100	»	»	»	»	5.100	»	»	»	37.300	42.400	»				
	Saint-Nazaire . . . . .	965.300	3.300	9.000	977.200	»	»	»	»	800	22.400	»	1.800	11.700	36.700	»				
Le Havre . . . . .	841.100	7.200	30.100	880.400	»	»	»	»	1.400	»	2.700	3.400	42.300	49.800	»					
Nantes . . . . .	520.200	7.300	48.900	576.400	»	»	»	»	12.700 (2)	56.000	200	3.600	8.100	80.600	»					
Caen . . . . .	444.000	»	29.600	473.600	»	»	»	»	1.200	»	1.200	1.000	10.400	12.700	»					
La Rochelle . . . . .	418.500	»	10.100	428.600	»	»	»	»	2.200	»	»	100	13.700	16.000	»					
Dieppe . . . . .	318.400	11.600	49.100	379.100	»	»	»	»	28.400 (3)	11.500	»	7.400	9.600	56.900	»					
Tonnay-Charente . . . . .	296.100	1.100	6.600	303.800	»	»	»	»	100	»	»	600	52.800	59.500	»					
Saint-Malo . . . . .	261.100	200	10.800	272.100	»	»	»	»	16.200	»	»	10.700	27.100	54.000	»					
Lorient . . . . .	193.900	7.000	6.600	213.500	»	»	»	»	51.300	»	»	»	700	52.000	»					
Brest . . . . .	122.400	»	14.200	136.600	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»					
Honfleur . . . . .	122.600	»	10.100	132.700	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»					
Cherbourg . . . . .	82.000	»	4.400	86.400	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»					
Tréville . . . . .	73.500	»	1.900	75.400	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»					
Saint-Brieux . . . . .	49.600	»	7.000	56.600	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»					
Fécamp . . . . .	16.800	»	»	16.800	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»					
Morlaix . . . . .	»	100	»	100	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»					
Autres ports . . . . .	28.600	»	500	29.200	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»					
<b>TOTAL.</b>	6.843.200	56.000	335.600	7.234.800	67,1	»	»	»	152.600	89.900	4.100	35.900	251.700	534.700	35,1					
Différence sur 1910 . . . . .	597.000	9.000	36.000	570.000	»	»	»	»	15.400	9.500	2.800	3.700	9.500	10.100	»					
Proportion pour 100 . . . . .	9,6	19,1	9,7	8,6	»	»	»	»	9,2	11,8	215,4	11,5	3,9	1,9	»					
DE L'ORLÉANS	Bordeaux . . . . .	1.315.000	16.600	46.700	1.378.300	»	»	»	»	(1) 229.300	»	400	17.100	94.200	441.000	»				
	Bayonne . . . . .	387.600	2.900	4.300	394.800	»	»	»	»	(1) 148.300	»	»	»	14.800	168.100	»				
	Pauillac . . . . .	69.800	»	»	69.800	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»				
	Arcachon . . . . .	18.500	»	»	18.500	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»				
<b>TOTAL.</b>	1.737.000	19.500	51.000	1.807.500	17,6	»	»	»	477.600	»	400	17.100	109.000	604.100	39,7					
Différence sur 1910 . . . . .	32.200	14.000	12.000	58.200	»	»	»	»	8.300	»	100	3.500	8.200	3.700	»					
Proportion pour 100 . . . . .	1,9	254,5	30,8	3,3	»	»	»	»	1,8	»	33,3	25,7	7,9	0,6	»					
DU P.-L.-M.	Marseille . . . . .	1.015.900	8.300	29.200	1.053.400	6,7	»	»	»	31.300	»	»	6.500	54.600	92.400	6,1				
	Différence sur 1910 . . . . .	360.500	7.200	18.500	386.200	»	»	»	»	9.800	»	»	5.200	16.200	31.200	»				
	Proportion pour 100 . . . . .	55,0	654,5	172,9	57,9	»	»	»	»	45,6	»	»	400,9	42,2	51,0	»				
<b>ENSEMBLE des ports français</b>	10.151.700	180.900	688.900	11.021.500	100	»	»	»	714.400	89.900	4.700	92.900	619.800	1.521.700	100					
Différence sur 1910 . . . . .	1.019.500	40.800	30.300	1.090.500	»	»	»	»	4.000	9.500	53.300	10.100	32.900	3.200	»					
Proportion pour 100 . . . . .	11,2	29,1	4,6	11,0	»	»	»	»	0,6	11,8	91,9	12,2	5,3	0,2	»					

(1) Bois de mine. (2) Pyrites et minerai de fer de Châteaubriant. (3) Résidus de pyrites.

D'après ces chiffres, le mouvement total des échanges entre la France et l'Angleterre s'est élevé à 12.544.000 tonnes dont 11.022.000 tonnes ou 88 %, ont été importées en France et 1.522.000 tonnes ou 12 %, importées en Angleterre. Abstraction faite des combustibles minéraux, le mouvement des marchandises ordinaires ressort à 870.000 tonnes importées en France, contre 1.522.000 tonnes importées en Angleterre. L'excédent constaté par rapport à 1910, 1.094.000 tonnes, comprend 1.020.000 tonnes de combustibles minéraux, 71.000 tonnes de marchandises ordinaires importées en France et 3.000 tonnes de marchandises ordinaires importées en Angleterre. La progression des importations en France a dépassé de beaucoup celle des importations en Angleterre malgré les entraves apportées en Angleterre par les grèves anglaises ; toutefois elles s'équilibreraient à peu près si nous n'avions pas eu à subir une baisse de 53.000 tonnes sur les sucres importés en Angleterre.

Ces résultats statistiques démontrent que l'exportation de France en Angleterre est bien inférieure à celle de l'Angleterre en France. A part les bois de mines qui représentent la plus grande part du tonnage exporté par Bordeaux et Bayonne en Angleterre, toutes les autres catégories de marchandises accusent des chiffres inférieurs à ceux de l'exportation anglaise, si l'on excepte toutefois les articles d'alimentation : fruits et légumes, boissons, et certains objets manufacturés tels que les automobiles.

Nous devons reconnaître que nos voisins ont, au point de vue commercial, profité beaucoup plus que nous de l'impulsion donnée aux échanges des deux pays par l'Entente cordiale.

J. BERNARD.

---