

# JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

J. BERNARD

## **Considérations statistiques sur les importations des fruits, légumes et denrées en Angleterre et dans différents pays d'Europe**

*Journal de la société statistique de Paris*, tome 52 (1911), p. 75-80

[http://www.numdam.org/item?id=JSFS\\_1911\\_\\_52\\_\\_75\\_0](http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1911__52__75_0)

© Société de statistique de Paris, 1911, 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/>

## II

### CONSIDÉRATIONS STATISTIQUES

SUR LES

### IMPORTATIONS DES FRUITS, LÉGUMES ET DENRÉES EN ANGLETERRE ET DANS DIFFÉRENTS PAYS D'EUROPE

Lorsque l'on passe des régions du midi et du centre de l'Europe aux régions du nord (Angleterre, Belgique, Allemagne du Nord), on est frappé des différences d'aspect que présentent ces régions au point de vue de la production des fruits et légumes.

Alors qu'en général les vallées et les côtes des régions du midi et du centre sont couvertes d'arbres à fruits de diverses espèces, suivant la nature du sol ou du climat, celles du Nord en sont presque totalement dépourvues ou en ont en quantité si minime, qu'ils sont loin de suffire à la consommation locale.

De là résulte un courant à peu près régulier de transports d'une catégorie importante de marchandises qui sont désignées en général sous la rubrique « denrées périssables » et exigent la réalisation de conditions tout à fait spéciales pour être livrées dans de bonnes conditions aux marchés consommateurs.

**Importations de fruits et légumes dans le Royaume-Uni.** — Le marché le plus important de ces denrées est l'Angleterre, un des plus grands consommateurs de fruits et légumes du monde et celui où la production est la plus restreinte.

Pour se rendre compte de son importance, il suffit de citer les chiffres suivants, extraits d'un Rapport très intéressant de M. J. Perier, attaché commercial à l'ambassade de France à Londres, publié dans le *Moniteur officiel du Commerce*, octobre 1908.

En 1906, la valeur des pommes importées dans le Royaume-Uni s'est élevée à 44 millions de francs, celle des oignons à 23 millions, celle des raisins à 16 millions, soit pour ces catégories seulement 83 millions.

Si, au lieu de considérer la valeur des produits évalués par la douane anglaise,

d'après des bases qui sont susceptibles de variations accidentelles, nous considérons les poids, la situation est la suivante :

Le tonnage moyen des fruits frais et légumes cultivés en Europe (non compris les fruits exotiques : bananes, oranges, citrons), qui ont été importés dans le Royaume-Uni, a été, en chiffres ronds (1) :

En 1907, de . . . . .	312.000 <sup>t</sup> de fruits et 94.000 <sup>t</sup> de légumes, ensemble 406.000 <sup>t</sup>
Il avait été, en 1904, de . . . . .	208.000 — 79.000 — — 287.000
L'augmentation, en 6 ans, ressort à .	104.000 — 15.000 — — 119.000

soit, par an, un accroissement d'environ 20.000 tonnes ou 7 %.

L'importation des fruits et légumes en Angleterre est donc en progression sensible, affectée seulement par les variations de la récolte et différemment suivant les pays de production qui l'alimentent, qui sont, par ordre d'importance : les États-Unis, le Canada, la France, l'Espagne, la Hollande, la Belgique et l'Italie.

Il est assez difficile de chiffrer la part de chacun de ces pays producteurs dans l'importation totale, parce que les provenances relevées sur les documents des ports anglais n'indiquent que le port de départ des navires et que certains transports en transit sont embarqués dans des ports autres que ceux du pays d'origine.

En considérant comme produit en France (ou en Algérie) tout ce qui est exporté par les ports français dans le Royaume-Uni, le tonnage annuel des fruits frais exportés de France pendant la période de 1904 à 1907, ressort à 56.340 tonnes, soit 18 % du total des importations. Il se répartit ainsi qu'il suit, par nature de produits :

Noix . . . . .	15.750 <sup>t</sup> , soit 55 % de l'importation totale :	28.100 <sup>t</sup>
Prunes . . . . .	14.250 — 52	27.200
Poires . . . . .	11.950 — 49	24.600
Cerises . . . . .	7.500 — 73	10.200
Pommes . . . . .	2.450 — 2	174.500
Groseilles . . . . .	1.650 — 53	3.150
Fraises . . . . .	1.500 — 80	2.000
Abricots, pêches . . . . .	940 — 94	1.000
Raisins de table . . . . .	350 — 1	36.650
Ensemble . . . . .	56.340 <sup>t</sup> , soit 18 % de l'importation totale :	307.400 <sup>t</sup>

La part de la France est donc importante, mais si on la compare au total, on voit que, surtout pour certaines catégories de fruits, elle est loin d'atteindre celle que l'on pourrait espérer si la production était en rapport avec les facilités que lui donnent son climat, la nature du sol et sa situation géographique.

Il y a là, comme le fait observer M. J. Périer, dans son très intéressant rapport, une somme de produits dont le développement intéresse au plus haut degré celui de la richesse nationale et l'industrie des transports.

Aussi les compagnies de chemins de fer se sont-elles préoccupées, depuis des années, de donner aux transports des denrées périssables, et notamment des fruits et légumes, toutes les facilités nécessaires pour permettre à nos producteurs de lutter contre la concurrence des autres pays producteurs sur le marché anglais.

(1) Ces chiffres sont extraits d'une notice de M. R. Bloch, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, chef adjoint de l'exploitation de la Compagnie d'Orléans, publiée dans la *Revue politique et parlementaire* (10 janvier 1910).

Pour ne pas trop sortir du cadre d'une étude statistique, nous nous bornerons à citer : les abaissements de prix très notables consentis par les tarifs G. V. 114 et 314, la création de transports directs permettant d'arriver dans un délai restreint de 24 heures, ou même inférieur, sur le marché de Covent-Garden, et de 48 heures sur les marchés des villes du nord de l'Angleterre (Liverpool, Edimbourg, Glasgow, Derby, etc.), par correspondance avec la ligne du Great Northern Ry, l'emploi de wagons spécialement aménagés pour éviter des détériorations en cours de route, la mise en service de wagons et d'installations frigorifiques, une publicité étendue destinée à faire connaître aux producteurs les conditions des marchés consommateurs et à les mettre directement en rapport avec les consommateurs, etc.

Les cinq tableaux déjà parus (1) sont extraits des statistiques du trafic du réseau du Nord; ils permettent de se rendre compte de l'influence de ces efforts, des compagnies sur le développement des transports par voie ferrée des fruits et légumes, puisque sur 56.000 tonnes, en chiffres ronds, importées en Angleterre par les ports français, près de la moitié transitent par les rails du réseau du Nord.

Si l'on fait abstraction de l'année 1910, qui a été défavorablement influencée par une récolte très déficitaire, pendant les cinq dernières années 1905 à 1909, le tonnage importé par les voies du Nord est passé de 22.845 à 31.665 tonnes (voir tableau B, p. 12); l'augmentation est de 8.820 tonnes, soit 2.200 tonnes par an ou 9 %, proportion supérieure à l'augmentation totale des importations citées ci-dessus.

L'indétermination des régions de production ou réseaux de provenance, que nous avons signalée dans la statistique des ports de mer, n'existe plus pour la voie ferrée; ainsi, nous pouvons constater que sur les 31.665 tonnes exportées par le réseau du Nord en 1909 (voir tableau C, p. 13) :

11.609<sup>1</sup> ont été expédiées par les gares du réseau du Nord, soit directement, soit par réexpéditions de Paris,

8.589 <sup>1</sup> ont été expédiées par les gares du réseau de P.-L.-M ;			
7.705	—	—	d'Orléans;
2.677	—	—	du Midi;
456	—	—	de l'Ouest-État;
329	—	—	de l'Est.

Si, du chiffre de 11.909 tonnes expédiées par les gares du réseau du Nord, on déduit les réexpéditions de Paris (5.633 tonnes) qui peuvent être considérées comme en provenance du Centre et du Midi, il reste seulement 6.276 tonnes pour la production des départements de la région du Nord qui expédient des fruits : l'Oise, la Somme et la Seine-et-Oise (voir tableau E, p. 15); on voit ainsi combien la production de ces départements, au point de vue de l'exportation, est incomplète; ces résultats insuffisants justifient les efforts des sociétés d'agriculteurs pour amener les producteurs de ces régions à améliorer leurs produits et à développer leurs relations extérieures.

La presque totalité de l'exportation des fruits et légumes, 29.992 tonnes sur 31.665 (tableau C, p. 13), se fait par le port de Boulogne, où des installations spéciales (appointements desservis par grues électriques, services de correspondances

(1) Voir numéro de janvier, pages 12 à 15.

par cargos spéciaux, etc. (1), ont été créées pour faciliter et améliorer les opérations de transbordement.

Les ports anglais par lesquels transitent ces transports sont, par ordre d'importance : Folkestone, Londres et Hull, où la Compagnie du North Eastern Ry a créé des installations spéciales pour le transbordement des denrées agricoles.

**Importations de fruits et légumes en Belgique et en Allemagne.** — En dehors de l'Angleterre, l'importation des fruits et légumes en Allemagne et en Belgique a, depuis quelques années, pris une certaine importance qui, bien qu'inférieure à celle de l'Angleterre, se développe sensiblement et peut faire espérer des résultats également avantageux.

D'après les chiffres cités par M. R. Bloch, le tonnage moyen exporté annuellement en Allemagne, pendant la période 1904-1907, s'est élevé à 41.300 tonnes, dont 10.800 sont en provenance de la France.

La presque totalité de ces exportations s'effectue par le réseau du Nord (8.088 tonnes en 1909 au lieu de 5.551 en 1908 (voir tableau B, p. 12).

Pendant la même année 1909, le réseau du Nord a exporté 3.093 tonnes en Belgique, soit au total 11.181 tonnes ayant transité par ses frontières de terre.

**Ensemble des exportations de fruits et légumes par le réseau du Nord.** — En réunissant tous ces éléments, le tonnage total exporté par le réseau du Nord, par ses ports de mer et ses gares frontières, s'est élevé à 42.846 tonnes en 1909.

Le produit brut de ces transports sur le réseau du Nord s'est élevé à 1.865.122 francs, soit une moyenne de 43'53 par tonne (voir tableau A, p. 12).

**Importation des denrées alimentaires en Angleterre.** — Les chiffres cités dans l'exposé ci-dessus, applicables seulement aux fruits et légumes, ne représentent qu'une partie de l'importation des produits alimentaires en Angleterre.

D'après les statistiques des navires arrivés de l'ouest du continent européen dans les ports anglais en 1908, le tonnage des denrées alimentaires, y compris les fruits et légumes importés en Angleterre en 1908, s'est élevé à 496.566 tonnes, dont 303.682 sont en provenance des ports français et 192.884 en provenance des ports belges et hollandais.

Le tableau F ci-après donne la répartition de ce tonnage par port de provenance et de destination.

En France, ce sont les ports desservis par le réseau de l'État qui ont exporté la plus grosse part (201.053 tonnes); à l'étranger, c'est le port de Rotterdam (122.857 tonnes). En Angleterre, les ports d'importation les plus importants sont Southampton avec 136.609 tonnes et Londres (120.625 tonnes).

**Conclusion.** — L'exposé de ces résultats statistiques démontre tout l'intérêt qu'offre pour la France l'exportation des produits de son sol en général, et des fruits, légumes et denrées périssables en particulier; si, jusqu'ici, cette exportation n'a pas encore acquis l'importance qu'elle paraît susceptible d'obtenir, la cause en

---

(1) Il n'est pas douteux que ces transports seraient considérablement facilités et prendraient un essor considérable si le tunnel sous-marin était réalisé de manière à éviter les transbordements.

**F) Tonnage des denrées importées en Angleterre par port de provenance et de destination en 1908**

PORTS DE PROVENANCE PAR RÉSEAU		PORTS DE DESTINATION ANGLAIS														
		BRISTOL	DOUVRES	FOLKESTONE	FALSTWOOD	GOOLE	GRIMSBY	BRESCIC	HULL	LIVERPOOL	LONDON	BANGOR	NEWBURY	SOUTHAMPTON	TOTALE	
RÉSEAU DU NORD	Boulogne		3.420	32.503		122	45		5.441		12.191				50.302	
	Calais			1.136							225				4.780	
	Dunkerque								154	410	78		31		674	
	Le Tréport	86									177		251		543	
TOTAL		86	3.420	33.639		122	45		5.596	402	13.036	1.066	251		58.112	
	P.-L.-M.									1	3.768	4			41	
TOTAL										1	3.809	4			3.814	
	P.-O.	205								6.268	4.522	47	1.199	9.538	21.794	
TOTAL		10								19		143	4.287	1.439	14.665	
		215								433			14.032		14.465	
ÉTAT	Charente									6.730	4.522	190	19.496	9.558	40.703	
	Caen								7	539	186		14.416	186	16.050	
	Cherbourg													51.591	51.591	
	Dieppe												22.727		22.727	
	Honfleur													11.132	11.132	
	Jersey				3.912					11.282	1.129	888	1.164	10.190	15.393	
	Le Havre									201	269			2.002	2.492	
	La Pallice													794	794	
	Roscoff	227								130				329	456	
	Saint-Brieux									2.816	2.117				2.766	2.896
	Saint-Malo	986												43.150	43.369	
	TOTAL	986	227			3.912				14.235	3.246	1.363	1.161	48.129	127.051	201.033
ENSEMBLE des ports français		1.287	3.647	33.638	3.912	122	45		19.831	11.569	22.730	2.414	67.878	126.609	301.682	
	Belgique							7.674	324		961				8.959	
ET HOLLANDE	Flessingue										28.113				28.113	
	Ostende		350								31.900				32.250	
	Rotterdam	438					21.611	19.535	44.031	54	56.221	287			122.857	
TOTAL	Zeebrugge								705						705	
		438	550				21.611	27.209	45.080	34	57.895	287			122.857	
TOTAL GÉNÉRAL		1.725	3.997	33.638	3.912	122	21.656	27.209	61.891	11.603	120.625	2.701	67.878	126.609	426.566	

est dans le retard apporté par nos producteurs dans les méthodes à appliquer pour approprier les productions au goût de la clientèle anglaise, aux procédés insuffisants d'emballage, de conservation de cette production, enfin, aux conditions de prix et de vente à réaliser pour desservir les marchés existants.

Ainsi que le dit M. Bloch, c'est donc à vulgariser l'éducation industrielle et commerciale des producteurs et des négociants intermédiaires que doivent tendre aujourd'hui les efforts de tous ceux qui s'intéressent à cette partie si importante de la richesse nationale.

---

J. BERNARD.