

JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

J. GIRARD

La Lettonie, pays de transit et d'exportation

Journal de la société statistique de Paris, tome 65 (1924), p. 340-343

http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1924__65__340_0

© Société de statistique de Paris, 1924, 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/>

La Lettonie, pays de transit et d'exportation.

Le Bureau Letton d'Informations vient de faire paraître une intéressante étude consacrée à la Lettonie, considérée comme pays de transit et d'exportation.

Nous n'en donnerons ici qu'un très bref résumé, renvoyant au document lui-même, qui contient notamment, en ce qui concerne la jeune législation lettone, des textes fort intéressants.

La situation de la Lettonie se prête évidemment à ce qu'elle soit un des grands pays de transit de l'Europe orientale. Possédant en effet une très grande longueur de côte, des ports admirablement placés et déjà assez bien outillés, de belles rivières, un réseau de chemin de fer en voie de rapide réorganisation, elle peut prétendre à devenir, pour le plus grand profit de ses habitants, le principal trait d'union entre la Russie et l'Europe centrale ou occidentale.

On admet d'ailleurs qu'avant-guerre le quart environ des importations et des exportations russes passait par les ports lettons, dont les principaux sont, comme on sait. Riga, Ventspils (Windau) et Liepaja (Libau), ces deux derniers pratiquement libres de glace toute l'année.

Riga surtout, par son admirable situation sur les rives de la Daugawa (Duna), à quelques kilomètres à peine de la mer, centre de répartition des marchandises expédiées par un grand nombre de voies fluviales, relié par voie ferrée à Moscou (930 kilomètres) et aux grands centres russes, semble appeler un développement, dont la seule entrave est son obstruction annuelle par les glaces. Mais celle-ci n'est pas de longue durée; elle ne se prolonge guère au delà de quatre semaines et reste, en tout cas, inférieure à celle dont souffrent les ports plus septentrionaux et notamment le port estonien de Reval. Au reste, les briseurs de glaces permettent de maintenir libres pour la navigation l'embouchure de la rivière et le chenal principal.

L'outillage du port de Riga est déjà fort appréciable, puisqu'il permet le chargement et déchargement d'un millier de wagons par jour. On y dispose d'une surface d'eau navigable qui, dans les limites de la ville, atteint 825 hectares (alors que Hambourg n'en a pas 1.000), d'une longueur de 43.000 pieds de quai avec une profondeur de mouillage de 13 pieds sur une longueur de 7.000 pieds, et de 19 à 22 partout ailleurs; le port extérieur de Bolderaa permet enfin le stationnement des navires à tirant d'eau supérieur.

Il va de soi que la guerre et ses conséquences ont bouleversé les conditions économiques de l'Europe orientale et que l'on ne peut espérer retrouver avant un certain délai les tonnages d'avant-guerre.

La statistique officielle russe donnait, pour la période 1904-1913 en particulier, les chiffres d'exportation suivants :

Marchandises	Exportation totale russe	Par les ports lettons	% de l'exportation totale
—	—	—	—
	(en milliers de tonnes)		
Céréales	78.615	5.036	7
Lins	2.645	1.508	57
Chanvre	584	215	37
Linettes	1.174	501	42
Œufs	2.041	796	40
Beurre	569	446	78
Peaux	379	258	68
Bois	60.969	16.202	27

et les chiffres d'importation ci-après :

Marchandises	Importation totale russe	Par les ports lettons	% de l'importation totale
—	—	—	—
	(en milliers de tonnes)		
Fonte	224	46	21
Fer	321	44	14
Houille	43.719	8.273	19
Acier	153	70	45
Coton	1.910	155	9
Machines	2.078	625	30
Plomb	483	87	20
Hareng	2.489	1.007	43

Voici maintenant, pour la période d'après-guerre, les conditions dans lesquelles s'est effectuée la renaissance des principaux ports lettons :

		Rīga (1)		Liepaja		Ventspils	
		Entrées	Sorties	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties
<i>Nombre de navires</i>							
1921	1 ^{er} semestre	313	309	461	471	72	66
	2 ^e —	736	709	373	365	138	118
1922	1 ^{er} —	419	413	340	343	311	301
	2 ^e —	963	959	545	538	223	225
1923	1 ^{er} —	603	625	468	467	303	306
<i>Tonnage net (en milliers de tonnes)</i>							
1921	1 ^{er} semestre	98	91	206	208	17	18
	2 ^e —	244	239	199	199	21	19
1922	1 ^{er} —	179	173	240	232	168	165
	2 ^e —	374	368	240	247	87	91
1923	1 ^{er} —	284	252	226	222	138	139

En ce qui concerne la nationalité des navires entrés dans les trois principaux ports lettons depuis janvier 1922, on constate naturellement que c'est le pavillon letton qui arrive en tête. Mais un très grand nombre de bateaux allemands ont été recensés (587 en 1922 et 585 dans les sept premiers mois de l'année 1923); viennent ensuite, par ordre d'importance, les pavillons danois, anglais, suédois, norvégiens, estoniens, etc. La France n'a été représentée, dans le relevé portant sur dix-neuf mois, que par 39 entrées de ces navires, avec 43.000 tonnes environ.

C'est afin de stimuler son commerce, son industrie et sa navigation et pour donner au négoce international toutes les facilités susceptibles de fixer le transit par la Lettonie, que l'Assemblée Constituante lettone a ratifié, le 20 mai 1921, une importante loi sur les ports francs; on en attend les meilleurs résultats.

On notera par ailleurs, avec une certaine curiosité, qu'une grande partie du bois qui transite par la Lettonie y parvient par flottage, et cela, souvent malgré l'existence de cataractes. La Lettonie a pris les dispositions les plus libérales pour que les formalités douanières et celles de la visite médicale des hommes chargés d'accompagner les radeaux ne constituent pas une entrave des opérations. La réglementation des flottages du bois sur les rivières formant frontière entre la Lettonie et la Lithuanie a même nécessité la passation d'un accord, qui a été signé à Kovno le 20 avril 1923.

L'étude du Bureau d'Informations donne, d'autre part, d'intéressants renseignements sur la Lettonie considérée comme pays d'exportation.

Les exploitations rurales ont repris depuis la guerre, notamment en ce qui concerne l'élevage, une importance qui montre que l'état de prospérité d'avant-guerre est, pour ainsi dire, déjà retrouvé et qu'il est même souvent dépassé; voici, sur ce point, quelques chiffres caractéristiques :

Années	Chevaux	Gros bétail	Ovins	Porcins
1913	320.000	912.000	996.000	557.000
1920	251.000	746.000	965.000	473.000
1923	338.000	900.000	1.461.000	484.000

Ces éléments annoncent évidemment d'intéressants développements de l'exportation du bétail sur pied, de la viande et du beurre; on escompte que les produits des exploitations rurales seront en augmentation de plus en plus marquée, à mesure que leur organisation technique et leur outillage s'amélioreront et qu'on

(1) On ne s'étonnera pas de trouver ici, systématiquement, une différence sensible entre les tonnages des deux premiers semestres, dont le premier seul est gêné par les glaces.

y fera usage de machines agricoles plus nombreuses et plus perfectionnées, ainsi que de quantités plus importantes d'engrais artificiel.

Sans vouloir entrer ici dans les détails des autres éléments d'exportation, il convient de rappeler que la Lettonie peut surtout produire et exporter en quantité appréciable des lins et du beurre.

Voici des chiffres qui montrent la rapidité du mouvement progressif des exportations (en tonnes) :

Années	Lins	Bois	Beurre.	Autres produits
1920	8.109	164.126	»	183.764
1921	6.276	168.796	10	17.305
1922	15.902	442.071	953	1.100.080
1923 (janvier à avril).....	9.618	137.814	683	35.292

On observera que l'augmentation du contingent de bois exporté résulte, pour partie, du développement de la consommation, en Lettonie, du charbon et de la tourbe.

Un règlement a été arrêté par le président du Conseil des ministres, M. Meierovics, le 24 octobre 1922, concernant l'octroi de droits de zone franche aux entreprises industrielles qui travaillent pour l'exportation.

Enfin, nous ne saurions passer sous silence qu'un traité de commerce et de navigation a été conclu à Londres le 22 juin dernier entre la Grande-Bretagne et la Lettonie. On ne peut que souhaiter, et c'est là notre conclusion, qu'un traité de même nature intervienne prochainement avec la France, qui a le plus grand intérêt à devenir fournisseur et cliente de la République lettone, dès l'instant que celle-ci, après si peu d'années d'existence, a déjà su montrer sa haute capacité d'organisation et son sens des réalités.

J. GIRARD.