

# JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

DE RÉNY (BEY)

## La navigation en Égypte

*Journal de la société statistique de Paris*, tome 14 (1873), p. 241-244

[http://www.numdam.org/item?id=JSFS\\_1873\\_\\_14\\_\\_241\\_0](http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1873__14__241_0)

© Société de statistique de Paris, 1873, 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/legal.php>). 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/>

#### IV.

##### *La navigation en Égypte.*

Pendant les dix années de 1863 à 1872, le nombre des bâtiments de toute espèce, de toute provenance et de tout pavillon, entrés au port d'Alexandrie en grande navigation, a été de 32,433, dont 31,909 navires de poste et de commerce, jaugeant ensemble 12,462,703 tonneaux. La moyenne annuelle qui en résulte est, par conséquent, de 3,243 navires, dont 3,190 de poste et de commerce, d'une portée de 1,246,270 tonneaux, soit 390 tonnes chaque.

La moyenne analogue du mouvement des autres ports de l'Égypte est, pour chacune des années comprises de 1863 à 1872 :

A Port-Saïd, de 1,010 navires, dont 970 de poste et de commerce, jaugeant ensemble 384,474 tonneaux ou 396 tonnes chaque.

A Suez, de 481 navires, dont 440 de poste et de commerce, jaugeant ensemble 312,352 tonneaux, soit 709 tonnes chaque.

A Rosette (d'après l'année 1872), de 2 navires de commerce, jaugeant 29 tonneaux, soit 15 tonnes chaque.

A Damiette (d'après l'année 1872), de 713 navires, dont 702 de commerce, jaugeant ensemble 53,721 tonneaux, soit 76 tonnes chaque.

A Rosseïr (d'après l'année 1872), de 247, dont 245 de poste et de commerce, jaugeant ensemble 20,388 tonneaux, soit 83 tonnes chaque.

A Souahin (d'après l'année 1872), de 163 navires, dont 153 de poste et de commerce, jaugeant ensemble 3,772 tonneaux, soit 24 tonnes chaque.

Et enfin à Massaouah (d'après l'année 1872), de 214, dont 207 de poste et de commerce, jaugeant ensemble 17,092 tonneaux, soit 82 tonnes chaque.

La moyenne générale des bâtiments entrés annuellement dans ces 8 ports en grande navigation, de 1863 à 1872, est donc de 6,073 bâtiments, dont 5,909 de poste et de commerce, jaugeant ensemble 2,038,098 tonneaux (soit 345 tonneaux par bâtiment de poste ou de commerce).

Ainsi Alexandrie, qui représente la presque totalité du commerce extérieur de l'Égypte, ne représente que les trois cinquièmes environ du mouvement maritime de tous les ports égyptiens; ce fait tient à ce que la navigation par les autres ports dessert, principalement à Port-Saïd et à Suez, les intérêts du simple transit; à Damiette, Rosette et dans les ports de la mer Rouge, le trafic local entre les diverses parties de l'Égypte. — Aussi voit-on le tonnage moyen des navires qui passent par Port-Saïd et Suez pour se rendre à des destinations lointaines (surtout pour ce qui regarde ce dernier port) atteindre 396 et même 709 tonneaux, tandis qu'il ne dépasse pas 15 tonnes à Rosette, 76 à Damiette, 83 à Rosseïr, 24 à Souahin et 82 à Massaouah, et qu'à Alexandrie, plus rapprochée de l'Europe que ne l'est Suez de ses relations extrêmes, ce même tonnage moyen se maintient à 390 tonnes.

L'examen des provenances de navires entrés dans les différents ports égyptiens confirme cette explication.

Une comparaison rétrospective de la navigation égyptienne donne les résultats

suiuants, élimination faite de Massaouah et Souahin entrés depuis peu d'années sous l'autorité du khéuive, ainsi que des autres ports de moindre importance.

Alexandrie qui, dans chacune des dix dernières années, voyait entrer dans ses ports 3,243 navires de tout genre, n'en recevait que 2,172 pendant chacune des dix années précédentes, c'est-à-dire de 1853 à 1862, et 1,726 de 1843 à 1852. Le nombre des navires de tout genre a donc à peu près doublé en 20 ans, rapidité légèrement supérieure à celle qui, de 1827 à 1856, a élevé la moyenne de la navigation par tous les ports de la France, de 18,557 navires à 33,829.

Cette progression a, d'ailleurs, été beaucoup plus rapide pour la navigation à vapeur que pour la navigation à voile, laquelle, de 1843 à 1852, comptait 1,582 navires; de 1853 à 1862, 1,704 navires, et de 1863 à 1872, 2,400, parmi les bâtiments de tout genre entrés aux ports d'Alexandrie, conséquence forcée de la tendance générale de la navigation à vapeur, ou tout au moins de la navigation mixte, à remplacer la navigation à voile dans les grands ports, et qui, pour l'Égypte, deviendra certainement de plus en plus sensible avec le canal de Suez et les travaux du port d'Alexandrie qui faciliteront la première plus encore que la seconde.

La navigation présente deux points de vue spéciaux d'un certain intérêt, celui du pavillon, et celui des provenances et destinations.

Au premier point de vue, pour s'en tenir aux seuls bâtiments de commerce et de poste, — la navigation de guerre dépendant d'éventualités tout à fait exceptionnelles, — on observe que les principaux pavillons figurant au mouvement du port d'Alexandrie, ont été en moyenne, pour chacune des quatre années de 1869 à 1872, et, sur un total moyen de 2,829 navires, de : 125 égyptiens, 1,114 ottomans, 730 anglais, 223 autrichiens, 188 italiens, 163 français, 132 grecs, 82 russes, 33 suédois et norwégiens, 18 allemands, 3 américains des États-Unis, 1 belge et 1 hollandais. — Mais ces chiffres pourraient donner une fausse idée de l'importance de la part de chaque pavillon dans le mouvement du port d'Alexandrie, si l'on ne s'empressait d'ajouter que les navires ottomans, grecs et allemands, sont presque exclusivement à voile, et qu'une partie des navires italiens et surtout des navires autrichiens est elle-même à voile, dans une bien plus grande proportion que les navires anglais et français, par exemple.

Au point de vue de la provenance, sur 2,911 navires de tout genre et de tout pavillon arrivés à Alexandrie pendant chacune des quatre années de 1869 à 1872, en moyenne : 267 provenaient des ports égyptiens, 555 d'Angleterre, 529 de la Turquie d'Asie, 408 de l'archipel ottoman, 255 de Syrie, 172 de Malte, 156 d'Italie, 147 de France, 97 d'Autriche, 96 de Barbarie, Tunisie et Maroc, 87 de Constantinople, 55 de Grèce, 30 de la Turquie d'Europe, 27 d'Espagne et de Gibraltar, 9 de Suède, 5 des États-Unis d'Amérique, 3 de Russie, 3 d'Allemagne, 2 de Portugal, 2 de Hollande et 1 d'Algérie, le reste de la haute mer.

Une certaine différence se manifeste pour la destination de ces mêmes navires à leur sortie; des 2,912 navires de tout genre et de tout pavillon partis d'Alexandrie pendant chacune des quatre années de 1869 à 1872, en moyenne : 145 se dirigeaient sur des *ports égyptiens* (pour 267 arrivés de ces mêmes ports), 593 sur la Turquie d'Asie (pour 529 arrivés de cette provenance), 512 sur l'Angleterre (pour 555 arrivés), 347 sur Constantinople (pour 87 arrivés), 325 sur la Syrie (pour 255 arrivés), 307 sur l'*archipel ottoman* (pour 408 arrivés), 154 sur l'*Italie* (pour 156

arrivés), 148 sur la Grèce (pour 55 arrivés), 130 sur la *France* (pour 147 arrivés), 86 sur l'*Autriche* (pour 97 arrivés), 81 sur la Turquie d'Europe (pour 30 arrivés), 52 sur la *Barbarie*, la *Tunisie* et le *Maroc* (pour 91 arrivés), 20 sur la Russie (pour 4 arrivés), 20 sur l'*Espagne* et *Gibraltar* (pour 27 arrivés), 20 sur Malte (pour 172 arrivés), 7 sur les Indes (pour 0 arrivé), 4 sur l'Algérie (pour 1 arrivé), 4 sur les États-Unis d'Amérique (pour 5 arrivés), 3 sur la Belgique (pour 0 arrivé), 1 sur la Hollande (pour 2 arrivés), 1 sur l'Allemagne (pour 3 arrivés), et 1 sur le Japon et la Chine (pour 0 arrivé), le reste pour la haute mer. Aucun navire n'est parti pour la Suède et le Portugal, tandis que 9 étaient arrivés du premier et 2 du second de ces pays.

Il résulte de ces chiffres comparés, qu'une notable partie des navires arrivés des ports égyptiens, de l'archipel ottoman, de la France, de la Barbarie, de l'Espagne et de Malte, et quittant Alexandrie après y avoir fait leurs opérations, partent pour d'autres directions, et une notable partie des navires partant d'Alexandrie pour la Turquie d'Europe et d'Asie, la Syrie, Constantinople, la Russie, la Grèce et l'Angleterre, provenaient de directions différentes à leur arrivée à Alexandrie.

Les provenances des pays qui ne sont pas mentionnés ci-dessus, tels que l'Italie, l'Autriche, etc., sont à peu près égales aux départs pour ces mêmes localités.

Enfin et malgré la supériorité des exportations d'Alexandrie sur ses importations, le nombre des bâtiments à vide qui partent de ce port est plus considérable que celui des bâtiments à vide qui y arrivent; en 1872, 1,239 navires, et en 1871, 1,188 navires partaient d'Alexandrie sans chargement, tandis que 28 seulement en 1872 et 21 en 1871, y étaient arrivés en lest.

Port-Saïd ne datant que de 1859, la période décennale 1863-1872, en ce qui le concerne, n'a point de terme de comparaison dans les époques précédentes. Les 1,010 bâtiments en moyenne qui y sont arrivés pendant chacune des dix dernières années, provenaient: 292 d'autres ports égyptiens, 301 de Turquie et de Russie, 183 d'Angleterre, 84 de France, 21 de Grèce, 15 d'Autriche, 8 d'Italie, 5 de Malte, le reste de diverses directions.

A Suez, les 481 bâtiments en moyenne qui y sont arrivés pendant chacune des dix dernières années, provenaient: 172 d'autres ports égyptiens, 136 des Indes anglaises, 121 d'Arabie, 29 de Chine et de Cochinchine, 8 d'Aden, 11 de la Réunion et Zanzibar, 2 du golfe Persique et 2 des Indes hollandaises. En comparant cette dernière période à la période décennale précédente, on constate un accroissement d'une rapidité considérable, mais attendue. En 1849, c'est-à-dire il y a 25 ans, ce port était visité par 3 navires à vapeur et 116 bâtiments à voile; en 1872, par 643 navires à vapeur et 205 bâtiments à voile; ici, plus encore qu'à Alexandrie, l'accroissement se porte tout entier sur la navigation à vapeur. — La moyenne annuelle de 481 navires pour la période 1863-1872 n'était que de 336 dans la période décennale précédente; c'est déjà un accroissement considérable; mais l'augmentation du nombre des navires devient insignifiante en comparaison de l'augmentation de leur tonnage; en 1863, le tonnage total des navires de poste et de commerce entrés à Suez est de 171,772 tonneaux; il descend à 123,829 en 1864, mais pour suivre dès lors une progression rapidement ascendante, et arriver à 666,469 tonneaux en 1872; ce tonnage a donc quadruplé dans l'espace de la dernière période décennale.

Ce développement du port de Suez ne peut que s'accroître sans cesse, en raison des améliorations et des travaux importants qui y ont été exécutés par ordre du

khédive, et en raison du mouvement de plus en plus considérable du canal maritime. — On calcule ailleurs, sous la rubrique des *travaux publics*, une partie de ce mouvement qui a doublé en deux ans, et a porté le nombre des navires de 502 en 1870 à 1,082 en 1872; mais on terminera cet aperçu de la navigation égyptienne par l'examen du transit du canal maritime au point de vue des pavillons. Indépendamment du pavillon national égyptien, la marine étrangère profite aujourd'hui du canal de Suez de la manière suivante : pour 758 navires anglais, qui représentent les trois quarts du nombre total 1,082, on compte dans le canal 81 navires français, 67 italiens, 60 autrichiens, 32 ottomans, 16 allemands, 13 hollandais, 10 portugais, 10 russes, 8 espagnols, 7 suédois, etc. Depuis la première année de l'exploitation, c'est-à-dire en trois ans, le mouvement des navires anglais a plus que doublé, celui des navires autrichiens presque triplé, celui des navires italiens plus que quintuplé.

**DE RÉNY- (Bey),**

Chef du bureau central de statistique d'Égypte.

---