

JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

T. LOUA

Le cabotage en France

Journal de la société statistique de Paris, tome 22 (1881), p. 86-90

http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1881__22__86_0

© Société de statistique de Paris, 1881, 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.

LE CABOTAGE EN FRANCE.

Parmi les grandes voies de circulation ouvertes au commerce français, il en est une dont on parle rarement et qui ne manque pas d'une certaine importance : nous voulons parler de celle que suit le cabotage.

Nous rappellerons qu'on entend chez nous par cabotage le transport des marchandises ou denrées d'un port français dans un autre port français, par navires français de toute contenance. — A cet égard, on distingue : 1° le grand cabotage qui comprend la navigation d'un port de l'Océan ou de la Manche à la Méditerranée, et *vice versa*, en passant par Gibraltar ; 2° le petit cabotage qui comprend la navigation d'un port à l'autre dans la même mer.

Avant de faire connaître quelles sont les conditions actuelles de cette navigation spéciale, il convient d'examiner quel a été, depuis la période la plus reculée que fournissent les états officiels, le mouvement annuel des marchandises transportées dans la même mer ou d'une mer à l'autre.

En ne considérant que les navires chargés, on trouve les résultats ci-après, pour tous les ports d'expédition réunis.

PÉRIODES.	GRAND CABOTAGE.		PETIT CABOTAGE.	
	Nombre de navires.	Poids des cargaisons en tonnes.	Nombre des navires.	Poids des cargaisons en tonnes.
1837-1846 . . .	1,272	181,415	76,065	2,312,864
1847-1856 . . .	1,069	172,944	72,301	2,532,179
1857-1866 . . .	443	75,357	75,215	2,993,213
1867-1877 . . .	257	58,596	59,866	2,878,949

Il est facile de voir, d'après ces chiffres, que le grand cabotage est en décadence complète, et que, étant donnée l'augmentation considérable du commerce pendant le laps de temps observé, le petit cabotage peut être considéré comme stationnaire, au moins en ce qui concerne le poids des marchandises transportées, car il y a une diminution manifeste dans le nombre des navires caboteurs.

Nous n'avons pas à insister sur l'état de souffrance de cette industrie, qui lutte difficilement contre la concurrence que les chemins de fer font à ce mode de transports. Les ports principaux sont, en effet, têtes de lignes de voies ferrées et se trouvent ainsi en rapport direct avec les points les plus éloignés du territoire. Le cabotage ne peut donc s'exercer avec succès qu'entre les ports, aujourd'hui de moins en moins nombreux, qui se trouvent en dehors de notre grand réseau national.

Voyons maintenant quels sont les résultats actuels, ou du moins les plus récents que nous fournissent les états de douane. Ces résultats se rapportent à l'année 1878. — Les résultats portés au compte de 1879 ne sont, en effet, que provisoires, et nous devons dire, en passant, que, soit sous le rapport des navires, soit sous celui de leur tonnage, les chiffres de cette année sont très-sensiblement inférieurs à ceux de l'année qui va nous occuper.

Si nous considérons d'abord le grand cabotage, nous trouvons que le nombre des voyages s'est élevé à 258, chiffre à peu près identique à celui de la dernière période décennale, mais il y a eu une légère augmentation dans la quantité des marchandises transportées, laquelle s'est élevée de 58,796 à 64,157 tonnes. Sur ce nombre de tonnes, 55,963, soit les 87 centièmes du total, ont été transportées des ports de la Méditerranée à ceux de l'Océan, tandis que les ports de l'Océan n'ont envoyé dans l'autre mer que 8,194 tonnes.

Il en est autrement pour le petit cabotage où, pour un chiffre de transactions de 1,942,100 tonnes, la part des ports de l'Océan est de 1,416,261, tandis que celle des ports de la Méditerranée n'est que de 525,839 tonnes. De sorte qu'on peut dire que les deux tiers environ du petit cabotage appartiennent aux ports de l'Océan. En définitive, les deux cabotages réunis ont porté 2,006,257 tonnes, dont 1,424,455 ont été expédiées par les ports de l'Océan et 581,802 par ceux de la Méditerranée.

Pour prévenir la crise dont le menace la concurrence des chemins de fer, le commerce maritime a fait de grands efforts, et l'un des moyens qu'il a employés dans ce but a consisté dans l'établissement de diverses lignes de caboteurs à vapeur qui ont accru dans une certaine mesure la rapidité des services. Sur 258 navires destinés au grand cabotage, le nombre des navires à vapeur s'élève aujourd'hui à 53, et sur un total de 64,157 tonnes de marchandises, ils en ont transporté 16,554, c'est-à-dire environ le quart.

Dans le petit cabotage, on compte, rien qu'en navires chargés, 54,602 navires à voiles qui ont transporté 1,428,458 tonnes, et seulement 9,276 navires à vapeur qui ont transporté 513,641, ce qui équivaut également à un peu plus du quart du transport total, lequel est, comme on l'a vu plus haut, de 1,942,100 tonnes. Tous les navires employés au grand cabotage sont partis avec leur chargement; on ne trouve de navires sur lest que dans le petit cabotage.

En ce qui concerne les navires à voiles, le nombre des départs sur lest est de 13,252 sur 67,860 navires; c'est un peu plus du cinquième; les navires à vapeur sont plus favorisés, car sur 9,954 voyages, les départs sur lest ne sont que de 678, ou d'environ un quinzième. Si l'on considère les mers, on trouve que dans la navigation sur l'Océan, la part du lest est d'un sixième, tandis qu'elle s'élève au quart dans la Méditerranée.

De tous ces faits il semble résulter que la vapeur rend dès à présent de grands services, et qu'il serait utile de la propager, à la condition de bien choisir ses points de départ ou d'arrivée. Ce n'est qu'à cette condition, en effet, qu'on pourra espérer de maintenir, sinon d'accroître, l'importance du petit cabotage, car pour le grand cabotage, il paraît difficile d'en arrêter la décadence.

Dans ce qui précède, nous nous sommes attaché à faire ressortir l'importance relative des deux cabotages, ainsi que la part qu'y prennent nos ports de l'Océan et de la Méditerranée, soit par leurs navires à voiles, soit par leurs navires à vapeur. Mais le problème comporte d'autres accessoires que nous allons retracer dans le petit tableau synoptique ci-après :

Petit et grand cabotage réunis.

PORTS.	NOMBRE de navires.	TONNAGE officiel.	ÉQUIPAGE.	MARCHANDISES transportées. Tonnes.
—	—	—	—	—
Océan.	65,947	2,683,075	229,486	1,424,455
Méditerranée	12,125	1,508,631	98,489	581,802
Total.	<u>78,072</u>	<u>4,191,706</u>	<u>327,975</u>	<u>2,006,257</u>
NAVIRES.				
—				
A voiles	68,065	2,535,921	207,171	1,476,062
A vapeur.	10,007	1,655,785	120,804	530,195
Total.	<u>78,072</u>	<u>4,191,706</u>	<u>327,975</u>	<u>2,006,257</u>

On peut tirer de ce tableau cette conséquence, que le tonnage moyen des navires de l'Océan n'est que de 41 tonneaux, tandis qu'il s'élève à 124 pour ceux de la Méditerranée. Même différence pour les navires à voiles et à vapeur, dont les premiers n'ont, en moyenne, que 37 tonneaux, tandis que le tonnage des seconds est de 165. Ces différences de tonnage ont leur action sur la quantité réelle des marchandises transportées. Avec moins de navires, les ports de la Méditerranée transportent, toute proportion gardée, plus de marchandises que ceux de l'Océan, et les navires à vapeur plus que les navires à voiles. — C'est également par suite de l'agrandissement du tonnage que, bien que le nombre des voyages soit en voie de diminution, le mouvement effectif du commerce n'en est que faiblement affecté.

Quoi qu'il en soit, nous sommes fixés sur la valeur numérique du tonnage effectif transporté par le grand ou le petit cabotage; mais cela ne suffit pas pour apprécier la valeur relative de ce moyen de transport, comparé aux autres grands courants de circulation. C'est cette partie du problème que notre collègue M. Cheysson a heureusement résolue, et nous ne pouvons mieux faire que d'emprunter à ce savant ingénieur les éclaircissements qu'il nous reste à fournir (1).

Comme il est facile de s'en assurer, les tableaux officiels des douanes, auxquels nous avons emprunté les chiffres qui précèdent, donnent les tonnages effectifs pour les relations de port à port; mais pour connaître l'importance réelle de ce transport, il faut tenir compte de la distance parcourue, et ramener les tonnages kilométriques ainsi obtenus à la distance entière de la ligne. C'est ainsi qu'on agit pour les chemins de fer et les canaux. Comment faire pour obtenir, dans le cas actuel, les mêmes éléments, en mettant en œuvre les données que fournissent les tableaux officiels? — Afin d'y parvenir, voici la marche qui a été suivie.

Pour chaque port déterminé, on a relevé dans ces tableaux les tonnages que ce port a expédiés, en 1878, sur les divers ports avec lesquels il est en relation; puis, en regard de ces tonnages on a inscrit les distances correspondantes qu'on a mesurées sur la carte, et l'on a multiplié ces deux éléments l'un par l'autre. La somme de tous ces produits partiels n'est autre que le tonnage kilométrique (c'est-à-dire le tonnage total ramené au parcours de 1 kilomètre). Il suffit alors de diviser le tonnage kilométrique ainsi obtenu par la longueur totale de la ligne de cabotage, pour obtenir le tonnage moyen ramené à la distance entière. On a ainsi l'intensité ou la largeur de ce courant, supposé uniforme dans tout son parcours.

C'est ainsi, par exemple, que le petit cabotage de l'Océan, dont le tonnage effectif est de 1,942,100 tonnes, fournit 468,782,700 tonnes kilométriques, lesquelles, divisées par la distance qui sépare les deux ports extrêmes, Dunkerque et Bayonne, — soit 1,250 kilomètres, — donnent, en définitive, un tonnage kilométrique moyen de 375,026 tonnes.

Telle est, en dernière analyse, la fréquentation de ce canal idéal de ceinture qui suit notre littoral de l'Océan.

Pour le petit cabotage de la Méditerranée, mesurée entre les deux ports extrêmes, Port-Vendres et Nice (soit 410 kilomètres), la fréquentation est de 213,500 tonnes.

En ce qui concerne le grand cabotage, ramené à la distance de 4,360 kilomètres qui sépare Dunkerque de Nice, en passant par Gibraltar, le même terme ne ressort qu'à 53,092 tonnes.

Ce mouvement est d'ailleurs le même à l'entrée et à la sortie, puisque, suivant le sens du courant et suivant le port considéré, les arrivages deviennent des expéditions, et réciproquement; de sorte qu'il n'y a lieu, dans l'ensemble, qu'à tenir compte d'un seul de ces mouvements.

On peut mesurer maintenant, grâce aux données que nous fournit sur ce sujet le *Bulletin du ministère des travaux publics*, l'intensité relative des divers grands courants de circulation en 1878.

(1) Voir, pour plus de détails, le *Bulletin du Ministère des travaux publics*. — Numéro de mai 1880, p. 326.

En voici le tableau :

	RÉSEAU exploité.	TONNAGE effectif.	TONNAGE kilométrique.	FRÉQUE- TATION moyenne.
Chemins de fer.	21,731	63,187,498	8,478,950,748	390,900
Voies navigables	11,933	55,737,580	2,004,437,580	173,400
Routes nationales.	37,084	»	1,670,893,783	45,100
Petit cabotage, Océan.	1,250	1,416,261	468,782,500	375,026
— Méditerranée	410	525,839	87,350,000	213,050
Grand cabotage.	4,360	64,157	231,665,000	53,092

D'où l'on tire ces conséquences, qui paraîtront à beaucoup de nos lecteurs bien inattendues, que la fréquentation moyenne du cabotage océanien égale presque celle des chemin de fer; que celle du cabotage méditerranéen dépasse celle de nos voies navigables intérieures, et que celle enfin du grand cabotage dépasse celle de nos routes nationales.

Nous devons être reconnaissants à M. Cheysson d'avoir mis le premier en lumière ces importants résultats.

T. LOUA.