

JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

HERTEL

Chronique des transports

Journal de la société statistique de Paris, tome 39 (1898), p. 32-36

http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1898__39__32_1

© Société de statistique de Paris, 1898, 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/>

V.

CHRONIQUE DES TRANSPORTS.

4^e Trimestre 1897. — Transports par eau.

Navigation maritime. — FRANCE — Dans notre dernière chronique des transports maritimes, nous constatons, d'après les chiffres publiés par l'administration des douanes, que le tonnage de nos ports était resté stationnaire pendant les cinq premiers mois de

l'année courante, que même un certain nombre d'entre les principaux ports avaient perdu du terrain.

Depuis, la situation paraît s'être légèrement améliorée. Le tonnage de jauge des navires chargés, entrés et sortis, pendant les onze premiers mois de 1897, est en augmentation d'environ 3 p. 100 sur le tonnage correspondant de la même période de 1896.

Cette augmentation porte exclusivement sur le nombre et le tonnage des navires importateurs. A l'exportation, au contraire, il y a diminution. Il est juste d'ajouter que la diminution constatée à la sortie n'a affecté que les pavillons étrangers.

Voici, au surplus, les chiffres résumant les mouvements de la navigation de l'ensemble de nos ports pendant la période considérée de chacune des années 1897 et 1896.

		Année 1897.		Année 1896.	
		Nombre de navires chargés.	Tonnage de jauge.	Nombre de navires chargés.	Tonnage de jauge.
Entrée.	Navires français. . .	7 091	4 114 044	7 024	3 844 945
	— étrangers . . .	16 446	9 491 590	15 984	9 035 824
	Total . . .	23 537	13 605 634	23 008	12 880 769
Sortie.	Navires français. . .	7 174	4 018 878	6 957	3 873 740
	— étrangers . . .	11 926	5 460 910	11 914	5 681 805
	Total . . .	19 100	9 479 788	18 871	9 555 545
Total général.		42 637	23 085 422	41 879	22 436 314

Au nombre des ports dont le tonnage est en décroissance, nous relevons Dunkerque, le Havre et Cette.

Nous avons montré que l'augmentation du tonnage de nos ports pendant les onze premiers mois de 1897 est de 3 p. 100 seulement. Si nous examinons maintenant le mouvement des marchandises exprimé en valeurs, nous constatons, pour la même période de onze mois, un accroissement de 6 p. 100. Or, comme les valeurs ont peu varié d'une année à l'autre, qu'elles ont plutôt diminué, on en peut déduire que les quantités des marchandises échangées ont augmenté également de 6 p. 100 environ. Nos ports n'ont donc pas bénéficié, dans la même proportion, de l'accroissement des échanges; c'est principalement sur les importations et les exportations par la frontière de terre que l'accroissement s'est produit au bénéfice des ports étrangers de la mer du Nord.

On peut, au surplus, trouver la confirmation de ce détournement de trafic en rapprochant les chiffres représentant les valeurs des importations et des exportations pendant chacune des années 1896 et 1895. Ils accusent déjà une diminution des échanges par mer et une augmentation des échanges par la frontière terrestre.

ALLEMAGNE. — Pour appuyer le projet du gouvernement allemand, relatif à l'accroissement de la flotte de guerre, l'Office impérial de la marine vient de publier un mémoire intitulé : *Die Seeinteressen des deutschen Reiches (Intérêts maritimes de l'Empire allemand)*. Cette publication met en œuvre toute une série de données statistiques pour faire ressortir les progrès du commerce maritime allemand depuis la création de l'Empire, et pour convaincre l'opinion publique qu'il est nécessaire d'accroître la flotte de guerre afin d'assurer, en avenir, la libre expansion dudit commerce.

Le document en question présente un grand intérêt au point de vue statistique, aussi croyons-nous devoir le mentionner ici, et en extraire quelques renseignements qui suivent.

En 1871, l'Allemagne ne possédait que 150 navires à vapeur, jaugeant ensemble 82 000 tonneaux, et 4 350 voiliers ayant 900 000 tonneaux de jauge. En 1897, l'effectif de la marine marchande de l'Empire se compose de 1 125 vapeurs, jaugeant 900 000 tonneaux, et de 2 558 voiliers d'un tonnage total de 600 000 tonneaux. Le progrès est indéniable; le nombre de vapeurs a plus que sextuplé, et leur tonnage de jauge a plus que décuplé. En admettant qu'un tonneau de jauge d'un vapeur équivaut, comme puissance de transport, à trois tonneaux de jauge d'un voilier, le mémoire évalue la puissance de transport de la marine marchande de l'Empire, à la fin de 1897, à 4 millions de tonneaux. La valeur de cet effectif est estimée à 500 millions de marks et les frais d'établissement de tous les ports de l'Empire à 750 millions de marks. Le coût total de l'outillage maritime atteint

par conséquent 1 250 millions de marks, c'est-à-dire 1/10 environ des dépenses d'établissement du réseau des chemins de fer allemands.

Nous signalerons quelques chiffres afférents au coût d'établissement de chacun des principaux ports allemands, parce que les données de cette nature se rencontrent très rarement et font souvent défaut à ceux qui cherchent à établir la comparaison entre nos ports et ceux de nos voisins d'outre-Rhin.

Voici quelles étaient ces dépenses jusqu'à ce jour : le port de Hambourg a coûté 300 millions de marks; les ports contigus de Brême, Vegesack et Bremerhafen, ensemble 114 millions; Altona, 9 millions; Geestemünde, 16; Dantzig, 8 millions et 250 000 marks, et Stettin, 29 millions. Ces chiffres montrent que les deux principaux ports, Hambourg et Brême, ont absorbé à eux seuls plus de la moitié de la somme totale dépensée pour l'établissement et l'amélioration de tous les ports allemands. Ceci prouve qu'en Allemagne on concentre les efforts sur les points privilégiés au point de vue du commerce extérieur et de la concurrence internationale, tandis que chez nous, vu l'étendue de nos côtes, les dépenses sont disséminées sur un grand nombre de ports.

En ce qui concerne le mouvement total des ports, le mémoire cite, entre autres, qu'en 1873, il y avait 97 700 navires entrés et sortis avec un tonnage de jauge de 12 300 000 tonneaux, tandis qu'en 1895 les chiffres correspondants étaient 133 800 navires et 30 millions 500 000 tonneaux. Dans ces chiffres, le mouvement des navires à vapeur accusait, en 1873, 17 500 unités jaugeant ensemble 7 millions de tonneaux et, en 1895, 63 500 vapeurs et 25 200 000 tonneaux de jauge.

Dans le mouvement du commerce extérieur, il y avait, à l'entrée et à la sortie des ports allemands, 50 700 navires en 1873 et 52 700 en 1895; l'accroissement était donc de 4 p. 100 seulement; mais le tonnage, pendant la même période, s'est accru de 131 p. 100. Il n'y avait que 10 400 000 tonneaux de jauge en 1873 et on en compte 24 millions en chiffre rond en 1895.

Le nombre de navires à destination ou de provenance des ports étrangers européens s'élevait, en 1873, à 47 500 unités, jaugeant 8 200 000 tonneaux; en 1895, ce nombre n'était que de 46 800 unités, mais le tonnage avait plus que doublé, il était de 16 900 000 tonneaux. Le trafic commercial entre les ports allemands et les ports étrangers, en dehors de l'Europe, était représenté, en 1873, par 3 200 navires, jaugeant 2 200 000 tonneaux, et, en 1895, par 3 900 navires d'un tonnage de jauge de 7 000 000 de tonneaux.

On mentionnera encore, d'après le mémoire, que le commerce maritime de l'Allemagne peut être évalué à environ 2/3 de son commerce extérieur total, et que la valeur des importations des autres parties du monde en Allemagne s'est accrue, depuis 1871, de 350 p. 100, et celle des importations provenant du continent européen, de 150 p. 100, tandis que la valeur des importations anglaises en Allemagne a diminué de 60 millions de marks pendant cette période et ne se chiffre actuellement que par 410 millions de marks environ. Quant aux exportations à destination des pays hors de l'Europe, elles se sont accrues, pendant les sept dernières années, de 18 p. 100; celles à destination du continent européen, de 30 p. 100, tandis que les exportations allemandes en Angleterre ont diminué de 3 p. 100. Ceci indique, d'après le mémoire, que le trafic maritime allemand se libère de plus en plus du commerce intermédiaire anglais et s'adapte de mieux en mieux aux échanges directs avec les pays d'outre-mer.

ITALIE. — La Direction générale des douanes vient de publier la statistique annuelle sur le mouvement maritime dans les ports italiens en 1896. Les résultats généraux diffèrent peu de ceux de l'année précédente.

Le mouvement total pour opérations de commerce, y compris le cabotage, est représenté, en 1896, entrées et sorties réunies, par 200 773 navires, jaugeant ensemble 53 millions 472 343 tonneaux et par 14 494 120 tonnes de marchandises embarquées et débarquées.

En comparant ce mouvement avec celui de 1895, on relève, d'une part, une diminution de 13 213 entrées et sorties et de 2 217 472 tonneaux de jauge, et, d'autre part, une augmentation de 42 257 tonnes de marchandises transportées.

La navigation internationale se résume dans les chiffres suivants :

	Résultats de 1896.		Différences sur 1895.	
	Entrées.	Sorties.	Entrées.	Sorties.
Nombre de navires . . .	15 428	15 597	— 313	— 179
Tonneaux de jauge . . .	8 391 004	8 614 283	+ 131 744	+ 44 075
Tonnes transportées . . .	6 589 385	1 838 646	— 103 707	+ 77 200

Ce mouvement se répartit, en 1896, entre la voile et la vapeur comme il suit :

	Voiliers.	Vapeurs.	Ensemble.
Nombre de navires. . .	17 283	13 742	31 025
Tonneaux de jauge. . .	1 366 669	15 638 618	17 005 287
Tonnes transportées . .	1 179 123	7 248 908	8 428 031

Sur le total de 8 428 031 tonnes de marchandises embarquées et débarquées, la part revenant à la marine italienne est de 1 861 660 tonnes.

Le mouvement total du port de Gènes accuse, en 1896, 4 553 832 tonnes de marchandises embarquées et débarquées, en augmentation de 216 000 tonnes sur 1895.

Le mouvement du commerce extérieur se chiffre, en 1896, par 3 359 702 tonnes de marchandises, en augmentation de 43 p. 100 environ sur les embarquements et les débarquements de l'année 1887.

BELGIQUE. — Voici quelques données récapitulatives sur le mouvement maritime de la Belgique, extraites du *Tableau général du commerce avec les pays étrangers pendant l'année 1896*. Le tonnage est exprimé en milliers de tonneaux :

Années.	Entrée.		Sortie	
	Nombre de navires	Tonnage de jauge	Nombre de navires	Tonnage de jauge.
1896	7 814	7 483	7 812	7 488
1895	7 249	6 858	7 227	6 812

Le port d'Anvers a participé dans ce mouvement comme il suit :

1896	4 957	5 854	4 973	5 864
1895	4 684	5 361	4 668	5 318

PAYS-BAS. — Les renseignements qui suivent sont extraits du 2^e volume de la *Statistique officielle néerlandaise sur le commerce et la navigation du Royaume*. Le tonnage de jauge du commerce extérieur est exprimé en milliers de mètres cubes :

Années.	Entrée.				Sortie.			
	Navires chargés		Navires sur lest.		Navires chargés		Navires sur lest.	
	Nombre.	Tonnage de jauge.	Nombre.	Tonnage de jauge.	Nombre.	Tonnage de jauge.	Nombre.	Tonnage de jauge.
1896. . .	9 813	21 097	824	823	6 677	11 121	3 591	9 998
1895. . .	8 653	18 176	674	687	6 176	10 164	2 973	8 456
Différence.	+ 1 157	+ 2 921	+ 150	+ 136	+ 501	+ 957	+ 618	+ 1 542

Dans ce mouvement, le pavillon néerlandais couvrait, en 1896, à l'entrée des ports, 2 927 navires, jaugeant 5 712 288 mètres cubes et, à la sortie, 2 956 navires, jaugeant 5 719 774 mètres cubes. Notre pavillon couvrait, à l'entrée, 27 navires, de 43 000 mètres cubes de jauge et, à la sortie, 43 navires jaugeant 67 000 mètres cubes.

Voici, en outre, les données générales sur le mouvement commercial extérieur des ports d'Amsterdam et de Rotterdam. Le tonnage de jauge est exprimé en milliers de mètres cubes :

Années.	Amsterdam.				Rotterdam.			
	Entrée.		Sortie.		Entrée.		Sortie.	
	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.
1896. . .	1 714	3 550	1 765	3 686	5 430	13 152	5 673	13 355
1895. . .	1 556	3 262	1 585	3 334	4 695	10 926	4 657	10 784
Différence.	+ 158	+ 288	+ 180	+ 352	+ 735	+ 2 226	+ 1 016	+ 2 571

Navigation intérieure. — FRANCE. — Le tonnage des marchandises embarquées sur les canaux et les rivières canalisées pendant les neuf premiers mois de l'année 1897 s'est élevé à 21 642 442 tonnes, contre 21 338 761 tonnes, chiffre correspondant à la même période pour l'année précédente. Il y a donc, en faveur de 1897, augmentation de 303 651 tonnes, soit 1,4 p. 100.

Cette augmentation est faible en fait ; cependant, si l'on veut bien se rappeler que, pendant les trois premiers mois de 1897, la navigation a été entravée par les glaces et par de fréquentes crues, on reconnaîtra que la batellerie, en dépit de ces circonstances défavorables, fait preuve d'une réelle vitalité.

Les résultats, notamment ceux qui se rapportent aux lignes principales de navigation, permettent de prévoir l'essor que prendrait l'industrie des transports par eau, le jour où la batellerie pourrait disposer de ports bien outillés et surtout de moyens de traction perfectionnés.

HERTEL.
