

LES PRINCIPAUX PORTS DE L'EUROPE

Nous trouvons les intéressantes statistiques qui suivent dans le rapport adressé le 22 septembre dernier à M. le ministre du commerce par M. E. Cor, consul général de France à Hambourg :

Les relevés statistiques du mouvement général de la navigation dans les ports de Hambourg, Brême, Amsterdam, Rotterdam et Anvers, pendant l'année dernière, permettent d'établir une comparaison entre les cinq ports principaux de l'Europe continentale ouverts sur la mer du Nord.

Le tableau qui va suivre établit cette comparaison depuis 1894. Le tonnage indiqué est celui des navires à l'entrée :

	Hambourg.	Anvers.
1894.....	6,228,000	5,008,000
1895.....	6,254,000	5,363,000
1896.....	6,445,000	5,820,000
1897.....	6,708,000	6,215,000
1898.....	7,354,000	6,415,000
1899.....	7,768,000	6,842,000
Aug. totale.....	1,540,000	1,834,000
	Rotterdam.	Brême.
1894.....	4,143,000	2,172,000
1895.....	4,177,000	2,183,000
1896.....	4,951,000	2,011,000
1897.....	5,109,000	2,258,000
1898.....	5,751,000	2,464,000
1899.....	6,343,000	2,406,000
Aug. totale.....	2,180,000	234,000
	Amsterdam.	
1894.....	1,281,000	
1895.....	1,281,000	
1896.....	1,433,000	
1897.....	1,585,000	
1898.....	1,557,000	
1899.....	1,812,000	
Augmentation totale..	531,000	

Hambourg reste toujours au premier rang des ports continentaux du Nord de l'Europe, mais il est intéressant de constater que son augmentation pour 1899 n'est que de 5,6 p. c., alors que celle d'Amsterdam est de 16,4 p. c., celle de Rotterdam de 10 p. c. et celle d'Anvers de 6,7 p. c.

Brême, au contraire, recule 2,4 p. c., diminution que l'on peut imputer aux conditions peu satisfaisantes des dernières récoltes de coton en Amérique et de tabac au Brésil.

L'augmentation relevée pour Amsterdam sur l'année précédente représente presque la sixième partie de son trafic. Celle de Rotterdam (572,000 tonnes) est plus importante encore que celle d'Anvers et de Hambourg, se chiffrant pour chacune de ces places par environ 400,000 tonnes.

Dans cette période de cinq ans, les progrès réalisés par les ports de la Hollande et de la Belgique sont considérables. Pour Rotterdam, 2,180,000 tonnes d'augmentation représentent plus de la moitié de son mouvement en 1894, et Anvers gagne 1,834,000 tonnes en cinq ans.

L'augmentation de Hambourg, pendant la même période, n'est que de 1,540,000 tonnes, soit le quart du mouvement de l'année initiale. Ce résultat constitue une infériorité relative devant laquelle un sentiment d'inquiétude commence à se manifester ici.

D'après les indications fournies par les documents allemands, on arrive, pour quelques autres ports, aux constatations suivantes :

	1898	1899
Londres. Tonnes.	15,287,000	15,388,000
Liverpool.....	9,393,000	9,468,000
Cardif.....	6,378,000	9,589,000
Glasgow.....	3,710,000	3,559,000
Hull.....	3,097,000	3,115,000
Dunkerque.....	1,709,000	1,643,000
Havre.....	2,292,000	2,139,000
Marseille.....	6,005,000	6,306,000

Si ces chiffres sont exacts, la comparaison entre le grand port français de la Méditerranée et celui de Hambourg paraît présenter un symptôme assez favorable. Avec ses 6,300,000 tonnes d'ensemble et ses 301,000 tonnes d'augmentation sur 1898, Marseille tend à se rapprocher du grand port de l'Elbé qui présente, comme on l'a vu, un total de 7 millions et demi et un peu plus de 400,000 tonnes sur l'année précédente.

Voici d'ailleurs, d'après les publications allemandes, les relevés indiquant la progression des principaux ports d'Angleterre et de France depuis 1894 :

	Londres	Liverpool	Hull	Cardiff
(En millions de tonnes.)				
1894.....	14.8	8.2	2.7	8.,
1895.....	14.9	8.6	2.6	7.8
1896.....	15.8	8.7	2.7	8.2
1897.....	16.0	8.9	2.7	8.7
1898.....	15.2	9.3	3.0	6.3
1899.....	15.4	9.4	3.1	9.5
	Dunkerque	Havre	Marseille	
(En millions de tonnes.)				
1894.....	1.4	2.,	.,	
1895.....	1.3	1.9	4.8	
1896.....	1.5	1.9	5.2	
1897.....	1.5	2.1	5.3	
1898.....	1.7	2.2	6.0	
1899.....	1.6	2.1	6.3	

Il résulte de ces chiffres que Marseille gagne près de deux millions de tonnes depuis quatre ans, marquant ainsi un essor plus accentué que Londres, Liverpool, Hull. Il est à souhaiter que les récentes grèves n'exercent pas sur les résultats de l'année en cours une in-

fluence de nature à enrayer le mouvement de progrès constaté en 1899.

L'immense différence en plus relevée pour Cardiff paraît avoir pour cause les grèves qui s'étaient produites dans les charbonnages, nécessitant de plus amples approvisionnements.

Londres reste à peu près stationnaire, avec une diminution sur 1897. On estime que ce port a atteint son maximum de mouvement maritime : il perd, en effet, tous les jours de son importance comme place de transit, en raison du développement incessant des relations directes entre les ports de l'Europe continentale et les pays d'outre mer. C'est ainsi, par exemple, que, sur les 330,000 tonnes (à 1,000 kilog.) de coton importés en Allemagne pendant l'année dernière, 2,500 tonnes seulement lui venaient d'Angleterre, alors qu'il y a quarante ans l'Allemagne retirait de ce pays tout le coton dont elle avait besoin. Brême est aujourd'hui l'un des principaux marchés de l'Europe pour cet article (324,000 tonnes d'importation en 1899).

Liverpool se maintient toujours au second rang après Londres. Mais il est à remarquer qu'à tenir compte seulement de la navigation internationale, abstraction faite du cabotage, Hambourg revendique à bon droit la seconde place dans l'échelle des ports européens.

Le Havre perd 155,000 tonnes sur 1898 ; le fait que Cherbourg est devenu le port d'escale des paquebots de la ligne allemande d'Amérique ne peut expliquer ce recul qu'en partie seulement.

De l'ensemble des constatations qui précèdent, il résulte que les ports de la Hollande et de la Belgique sont ceux qui font la plus redoutable concurrence à Hambourg, à l'exclusion des places maritimes anglaises et malheureusement aussi des ports français.

En ce qui concerne le Havre, la différence en moins, signalée par M. Cor, provient notamment de ce fait qu'en 1899, l'importation des grains a été absolument nulle.

Quant aux escales des paquebots allemands sur New-York, il y a malheureusement trop longtemps que le Havre les a perdues. Il en sera d'ailleurs ainsi tant que les travaux qui s'exécutent dans le port ne seront pas terminés, et, ils n'avanceront qu'avec une lenteur vraiment désespérante.

La chambre de commerce du Havre signale une erreur qui figure dans le rapport de M. Cor.

Le tonnage du Havre, à l'entrée,