Le mouvement de la navigation dans les principaux ports français en 1873.

On lit dans l'*Economiste Français* du 7 mars :

Nous avons donné précédemment, d'après les publications officielles les plus récentes, les chiffres du mouvement général de la navigation en France. Nous nous proposons aujourd'hui de prendre les principaux ports de notre littoral et de comparer les chiffres des entrées et des sorties de navires dans chacun d'eux, pendant les années 1872 et 1873.

Marseille est le port français qui reçoit le plus grand nombre de bâtiments. Pendant les trois dernières années, son mouvement maritime a présenté les résultats suivants :

	ENTRÉE.		SORTIE.	
Nav. chargés.	Ton.	Nav. chargés.	Ton.	
1871.....	5.797	1.768.143	4.044	1.325.264
1872.....	5.364	1.733.485	4.311	1.486.906
1873.....	6.024	1.954.849	4.050	1.510.246

Comme c'est le commerce du blé, du coton, de laine d'Afrique, des vins d'Espagne et des graines oléagineuses qui constitue le principal fret à l'importation, on conçoit que le chiffre de l'entrée des navires chargés puisse varier assez sensiblement d'une année à l'autre, suivant l'état des récoltes de céréales dans notre pays, ou du coton dans l'Inde. Ainsi, la récolte de 1872, en rendant la demande des blés exotiques presque nulle, a fait diminuer le nombre des navires entrés à Marseille pendant cette année.

La diminution a principalement porté sur les bâtiments de la mer Noire et de la Turquie. En 1873, au contraire, les apparences peu favorables de la récolte ont redonné de l'animation à la navigation, et les arrivages de la Turquie et de la Russie se sont augmentés notablement. Au lieu de 405 navires jaugeant 145,401 tonneaux, chiffre de 1872, la mer Noire a frété pour Marseille 510 navires jaugeant 194,047 tonneaux en 1873. La Turquie ne nous avait envoyé en 1872 que 465 bâtiments et 198,686 tonneaux ; en 1873, une flotille de 678 bâtiments et de 302,310 tonneaux nous est arrivée de ce pays.

Le mouvement de la sortie est plus régulier. Il suit une marche ascendante de même que notre exportation. Une observation à faire, c'est qu'un grand nombre de navires étrangers arrivant chargés à Marseille ne trouvent pas de fret de sortie, et vont sur lest chercher du fret dans les ports environnants, italiens ou français. (Généralement, la préférence est donnée par le commerce aux navires français, comme le constatent les chiffres suivants : sur 3,076 navires étrangers jaugeant 698,905 tonneaux, entrés à Marseille en 1872, il n'y en a eu que 2,142 jaugeant 487,300 tonneaux qui soient repartis avec un chargement. En 1873, sur 3,706 navires étrangers jaugeant 880,796 tonneaux entrés, 1,988 navires jaugeant 499,977 tonneaux ont seuls trouvé un fret de sortie. Au contraire, sur 2,318 navires français jaugeant 1,074,053 tonneaux, entrés en 1873 à Marseille, 2,062 navires d'un tonnage total de 1,010,269 tonneaux ont reçu des marchandises à destination des pays étrangers.

Le Havre, plus directement en concurrence avec l'Angleterre et l'Allemagne, est obligé de grands efforts pour soutenir la lutte ; contrairement à ce qui se passe à Marseille, l'effectif des navires et des tonneaux français y est très inférieur en nombre à l'effectif des pavillons étrangers.

Voici du reste, le mouvement général de la navigation du Havre :

	ENTRÉE.		SORTIE.	
Nav. chargés.	Ton.	Nav. chargés.	Ton.	
1869.....	2.752	1.086.070	1.482	672.297
1871.....	2.690	1.076.653	1.142	490.261
1872.....	2.475	1.172.118	1.487	786.038
1873.....	2.450	1.158.535	1.424	716.339

Ce tableau comprend tous les pavillons indistinctement. En ce qui concerne l'année 1873, ces chiffres se décomposent ainsi :

Entrée : Français...	638 nav.	241.906 ton.
Etrangers...	1.812	913.629
Sortie : Français...	477	236.642
Etrangers...	957	479.697

On remarquera que sur 244,906 tonneaux français figurant à l'entrée, on retrouve 236,642 tonneaux à la sortie. Comme il ne s'agit ici que des navires chargés, ces deux chiffres indiquent la préférence marquée du commerce d'exportation pour les bâtiments nationaux. Au contraire, les bâtiments étrangers, dont le tonnage est à l'entrée de 813,629 tonneaux, n'ont trouvé du fret dans le port du Havre que pour 479,695 tonneaux à la sortie. Nous insistons beaucoup sur ce fait parce qu'il est non seulement à l'éloge du commerce ; mais surtout à l'éloge de la marine marchande française, qui a certainement l'état-major le plus instruit de toutes les marines du monde.

Les exportations de l'Angleterre ayant diminué en 1873, le chiffre du tonnage des navires provenant de ce pays a diminué. Il s'en était en 1872, à 439,167 tonneaux ; il ne figure plus l'année dernière que pour 381,142 tonneaux. Les relations maritimes avec l'Allemagne ont perdu un peu de leur activité. Au lieu de 175,794 tonneaux à l'entrée en 1872, nous comptons seulement 135,662 tonneaux en 1873. Les Etats-Unis au contraire, grâce à la dernière récolte du coton, donnent à l'entrée en 1873, le chiffre de 181,070 tonneaux, au lieu de 126,046 tonneaux en 1872 ; à la sortie, l'influence de la crise américaine a fait considérablement diminuer le mouvement des expéditions. Au lieu de 250,619 tonneaux en 1872, le tableau de 1873 n'enregistre plus que 197,227 tonneaux sortis.

Bordeaux, port d'exportation par excellence, doit naturellement avoir son mouvement maritime de sortie supérieur à son mouvement d'entrée. Aussi, voyons-nous les résultats suivants pour les dernières années.

	ENTRÉE.		SORTIE.	
Nav. chargés.	Ton.	Nav. chargés.	Ton.	
1869.....	1.578	318.045	1.207	348.534
1871.....	1.453	512.634	1.230	476.175
1872.....	1.458	510.819	1.445	579.220
1873.....	1.441	568.653	1.405	671.086

On remarquera que si le nombre des navires diminue, le tonnage, au contraire, augmente notablement. Depuis 1869, il s'est accru à l'entrée de 250,608 tonneaux, et à la sortie de 321,552 tonneaux, soit pour le total une augmentation de 573,160 tonneaux en quatre ans.

A Bordeaux, comme au Havre, c'est le pavillon étranger qui domine. Tandis que le pavillon français figure à l'entrée avec 164,316 tonneaux et à la sortie avec 219,997 tonneaux, les navires étrangers entrés représentent un tonnage de 404,337 tonneaux et de 451,089 tonneaux à la sortie. N'est-il pas vraiment désolant de voir que dans un port qui peut disposer de 671,000 tonneaux de fret pour l'exportation, la marine marchande française n'en prenne que

220,000, tandis que la marine étrangère en acapare 451,000 ? En ce qui concerne spécialement les affrètement pour le Royaume-Uni, nous constatons avec peine que sur 215,900 tonneaux de marchandises à exporter de Bordeaux pour cette destination, la France n'en transporte sur ses navires que 22,417 tonneaux. Les navires anglais au contraire, exportent 193,514 tonneaux. Il est grand temps de chercher un remède à cet état de souffrance, et la commission supérieure de la marine marchande ne saurait trop hâter ses travaux.

Boulogne, Dieppe, Jalais et Dunkerque ont des intérêts communs ; nous ne croyons donc pas devoir les séparer, et nous réunissons dans un seul tableau le mouvement de ces ports.

	ENTRÉE.		SORTIE.	
	1872	1873	1872	1873
Nav.	Ton.	Nav.	Ton.	
Boulogne.....	1.471	322.482	1.814	370.299
Dieppe.....	1.450	310.194	1.574	348.435
Dunkerque...	1.800	355.511	2.593	586.526
Calais.....	1.500	204.461	1.822	347.055

	ENTRÉE.		SORTIE.	
	1872	1873	1872	1873
Nav.	Ton.	Nav.	Ton.	
Boulogne.....	1.193	236.908	1.218	237.061
Dieppe.....	944	178.178	913	181.797
Dunkerque...	1.114	178.308	949	155.218
Calais.....	1.310	217.696	1.264	221.844

Ces résultats accusent un léger progrès. Il serait bien plus considérable si les chemins de fer consentaient à entrer en concurrence sérieuse avec les chemins de fer belges. Le Havre et les quatre ports que nous venons de citer ne pourront prendre une extension considérable et détourner à leur profit une partie du trafic d'Anvers qu'à cette condition.

Comme nous ne devons rien cacher de l'état actuel de notre marine, il nous semble utile de faire ressortir les parts afférentes au pavillon français et au pavillon étranger dans le mouvement de la sortie des quatre ports de la Manche, quelque attristante que soit cette comparaison.

	SORTIE (1873).			
	Français.	Etranger.	Nav.	Ton.
	Nav.	Ton.	Nav.	Ton.
Boulogne.....	16	2.852	1.199	234.809
Dieppe.....	162	40.535	751	136.262
Dunkerque...	168	22.794	781	132.424
Calais.....	289	69.467	974	152.377

Cette situation défavorable aux intérêts français est due au voisinage de l'Angleterre. Lorsque deux nations se trouvent en présence et ont à lutter, c'est naturellement celle qui emploie le plus d'énergie et d'activité qui l'emporte toujours sur l'autre. On sait quels efforts les Anglais ont faits pour transformer rapidement leur marine et la mettre à la hauteur des besoins actuels : nous, au contraire, nous n'avons pas mis assez d'empressement à adopter les progrès scientifiques, nous n'avons pas l'audace nécessaire pour entreprendre les premiers. Qu'en résulte-t-il ? c'est qu'une partie de nos richesses passe dans des mains étrangères, c'est que les marchandises françaises font prospérer la marine anglaise tandis que la marine française végète.

A Nantes les conditions sont différentes ; nous voyons le pavillon français figurer en première ligne avec 628 navires et 64,054 tonneaux à l'entrée, tandis que les navires étrangers ne sont qu'au nombre de 128 jaugeant 18,423 tonneaux. A la sortie, la France compte 463 navires et 59,903 tonneaux, et l'étranger 167 navires et 25,343 tonneaux. En somme, le mouvement général du port de Nantes se chiffre ainsi :