

JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

La marine marchande

Journal de la société statistique de Paris, tome 14 (1873), p. 309-314

http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1873__14__309_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/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/>

JOURNAL

DE LA

SOCIÉTÉ DE STATISTIQUE DE PARIS

N° 12. — DÉCEMBRE 1873.

I.

La Marine marchande (1).

S'il est une industrie qui ait droit à la sollicitude de l'État, c'est bien la marine marchande : c'est elle en effet qui forme les gens de mer nécessaires au recrutement de la flotte ; elle ne se contente pas de porter au loin la renommée de nos arts et de notre industrie, elle est appelée à en défendre, au besoin, les intérêts.

Cromwell avait bien compris cet intérêt national de la marine marchande, lorsque, par l'acte de navigation de 1651, il avait exclu de ces opérations tous les pavillons étrangers, et la France, en ce qui la concerne, l'avait imité sous la Convention ; mais cet instrument de protection excessive, conforme à l'esprit de l'époque, allait devenir impuissant, devant les progrès incessants du commerce et de l'industrie. Dès 1822, on commençait à comprendre que la mer est un champ ouvert à tout le monde, et qu'un seul régime, la liberté, pouvait développer la navigation et en assurer les progrès.

C'est l'Angleterre qui, la première, a ouvert ses ports à tous les pavillons, auxquels elle a, par l'acte du 26 juin 1849, concédé le traitement national. La France a fini par imiter son exemple : après avoir fortement abaissé les taxes de pavillon, en même temps qu'elle réduisait le régime des droits différentiels, elle se décida, par la loi du 19 mai 1866, à effacer la surtaxe de pavillon. Il n'est plus resté alors que les surtaxes d'entrepôt, que l'on a cru devoir maintenir dans l'intérêt de nos grands marchés d'approvisionnement.

La suppression des surtaxes de navigation devait entraîner, comme conséquence, l'abolition de la prohibition qui, jusqu'alors, avait atteint l'instrument de transport, le navire. Il était, en effet, impossible, alors que l'armateur ne trouvait plus aucune protection dans la nouvelle législation, de l'obliger à se servir uniquement de navires construits et armés en France. La même loi de 1866 a supprimé cette pro-

(1) Extrait du rapport présenté par M. Ozenne au Ministre de l'agriculture et du commerce. — Octobre 1872.

hibition, que les traités de commerce avaient déjà suspendue. Nos armateurs peuvent donc commander et armer leurs navires en tout pays, et le seul avantage qui soit laissé à nos chantiers de construction est de recevoir en franchise toutes les matières brutes ou fabriquées entrant dans la construction, le gréement et l'armement des bâtiments.

Voilà quelle est la situation de notre marine marchande; elle est tout entière placée sous le régime de la concurrence, l'avenir nous dira si ce régime lui convient. Toutefois, si l'on consulte les documents officiels, on est amené à reconnaître que, si elle n'a pas suivi du même pas le mouvement progressif de nos grandes industries, elle n'a pas moins fait un certain progrès, surtout dans l'emploi meilleur et plus intelligent du navire. — L'infériorité relative de notre marine marchande est due à des causes que tout le monde connaît, et particulièrement à la transformation de notre matériel naval, qui s'opère plus lentement chez nous qu'ailleurs. Ajoutons que cette infériorité est d'autant plus regrettable que, géographiquement, la France est merveilleusement placée pour prendre une part des plus actives au mouvement commercial et maritime du monde.

L'industrie maritime de la France comprend trois branches, savoir :

1° La navigation de concurrence, c'est-à-dire celle qui a pour objet les transports maritimes entre la France et tous les pays du monde, transports qui se font en concurrence avec les pavillons de tous les pays maritimes;

2° La pêche, qui se divise en deux catégories : pêche côtière, grande pêche, notamment la pêche de la morue au banc de Terre-Neuve, en Islande et au Dogger-Bank ;

3° Le cabotage.

Nous avons omis de mentionner que, par exception, ces deux dernières branches de notre industrie maritime sont plus ou moins protégées par la législation actuelle.

Examinons maintenant quelle est la situation présente de notre marine marchande et les progrès qu'elle a accomplis.

Le premier renseignement statistique que le rapport que nous analysons fournit à ce sujet concerne l'état et l'emploi de la population maritime de 1860 à 1873. Ce document ne comprend pas les marins quinquagénaires, il en résulte que le nombre des marins employés à la pêche côtière est inférieur à la réalité.

Depuis 1860, l'effectif de la population maritime a peu varié, il a oscillé autour de 150,000; s'il a diminué vers 1866, ce fait provient de ce qu'à cette époque le renouvellement des matricules a fait constater beaucoup de non-valcurs qu'on a fait disparaître. Cet effectif s'est relevé depuis et dépasse aujourd'hui 152,000.

Voici les résultats des cinq dernières années.

Population maritime, comptée au 1^{er} juillet.

ANNÉES.	Long cours et grande pêche.	Grand et petit cabotage.	Petite pêche.	Inactifs.	P. MÉMOIRES	
					Au service de l'État.	Total.
1869	31,737	31,253	35,983	29,954	21,656	150,583
1870	32,882	31,814	35,970	29,398	21,995	152,059
1871	27,102	30,237	36,866	31,833	26,533	152,571
1872	31,576	31,326	39,168	30,069	20,571	152,710
1873	31,301	31,598	39,756	30,310	20,013	152,978

Le second tableau fait connaître l'effectif de la marine marchande de la France, de 1854 à 1871, par classes de navires, sans distinction de navires à voiles et à vapeur, et à l'exclusion des bateaux de la pêche côtière.

Dans cette longue période, le nombre des navires ne s'est accru que de 6 p. 100, et leur tonnage de 6.4 p. 100. — Ces progrès sont bien faibles; il est vrai qu'à partir de 1869 le nombre des navires a un peu diminué, mais le tonnage a suivi sa voie lentement progressive.

Ne pouvant donner ici le tableau tout entier, nous nous contenterons de rapprocher les deux années extrêmes.

Mouvement de l'effectif de la Marine marchande (Division par classes de navires).

NAVIRES de —	1854.		1871.	
	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.
800 tonneaux et au-dessus. . . .	»	»	90	110,641
800 à 700 tonneaux. .	19	15,820	53	36,668
700 à 600 —	21	13,264	74	47,834
600 à 500 —	42	22,603	122	65,413
500 à 400 —	115	50,572	267	119,840
400 à 300 —	257	88,971	347	122,096
300 à 200 —	633	151,896	638	155,980
200 à 100 —	1,439	204,517	1,252	178,938
100 à 60 —	1,764	135,173	1,208	94,311
60 à 50 —	1,595	68,400	1,445	60,993
Au-dessous de 50 tonneaux.	8,511	68,546	9,763	84,699
Totaux.	<u>14,396</u>	<u>819,762</u>	<u>15,259</u>	<u>1,077,413</u>

En résumé, la capacité moyenne de nos navires était, en 1854, de 57 tonneaux, et en 1871, de 71. On voit d'ailleurs, en parcourant les chiffres qui précèdent, que le nombre des navires de fort tonnage a plus considérablement augmenté que ceux d'un tonnage moyen, et qu'il y a eu diminution dans le nombre des petits navires, à l'exception toutefois de ceux de moins de 50 tonneaux, qui servent plus particulièrement à la pêche et dont le nombre a légèrement augmenté.

Depuis 1860 jusques et y compris 1871, la marine marchande a fait construire 10,757 navires, savoir : 10,138 sur nos chantiers nationaux et 619 à l'étranger.

Le tableau suivant fait connaître, par périodes de quatre ans, le mouvement de ces constructions.

Nombre et tonnage des navires construits de 1860 à 1871.

PÉRIODES.	CONSTRUCTIONS FRANÇAISES.				CONSTRUCTIONS ÉTRANGÈRES.			
	Navires à voile.		Navires à vapeur.		Navires à voile.		Navires à vapeur.	
	Nombre.	Tonnes.	Nombre.	Tonnes.	Nombre.	Tonnes.	Nombre.	Tonnes.
1860 à 1863 .	3,346	166,710	96	33,493	»	»	»	»
1864 à 1867 .	3,593	194,657	92	31,796	177	44,352	48	26,899
1868 à 1871 .	3,010	135,065	91	27,077	336	85,805	58	16,270

Récapitulation.

PÉRIODES.	NAVIRES DE TOUTE PROVENANCE.				TOTAUX.	
	Navires à voile.		Navires à vapeur.		Nombre.	Tonnes.
	Nombre.	Tonnes.	Nombre.	Tonnes.		
1860 à 1863. . . .	3,346	166,710	96	33,493	3,442	200,203
1864 à 1867. . . .	3,770	239,009	140	58,695	3,910	242,919
1868 à 1871. . . .	3,346	220,870	149	43,347	3,495	224,365

Le premier résultat qui ressort de ce tableau, c'est que le mouvement des constructions navales, après s'être assez sensiblement relevé dans la deuxième période, a diminué, dans la dernière, pour des raisons multiples qu'il ne nous appartient pas d'énumérer ici, mais sans que le progrès acquis dans la seconde ait été complètement perdu.

En ce qui concerne les navires construits sur nos chantiers, la législation inaugurée en 1866 semble avoir eu une heureuse influence sur les travaux : de 3,442, en effet, le nombre des navires français s'est élevé à 3,685, et le tonnage, de 200,203 à 226,453. Si dans la période la plus récente le progrès ne s'est pas maintenu, puisque nos chantiers n'ont construit, dans ces 4 années, que 3,101 navires d'une contenance totale de 162,142 tonneaux, les commandes à l'étranger ont suivi un mouvement progressif, dès que la loi a favorisé l'importation de ces navires dans notre pays. De 1864 à 1867, 225 navires, portant ensemble 71,251 tonneaux, ont été construits à l'étranger ; dans les 4 années suivantes, le nombre des navires de cette provenance a été de 394 portant 102,075 tonneaux.

Sur nos chantiers, les navires à vapeur ont diminué à la fois en nombre et en capacité. — Quant aux vapeurs achetés à l'étranger, si leur nombre a augmenté, leur capacité moyenne a diminué dans une proportion plus marquée encore que pour ceux que nous avons construits.

On sait que, dans la grande navigation, les colonies et la pêche sont exclusivement réservées au pavillon français, tandis que le pavillon étranger lui fait concurrence pour la navigation au long cours. — Nous avons déjà fait l'étude de ce mouvement général de la navigation (1), mais il nous paraît intéressant de faire ressortir les modifications que le temps a apportées dans la part respective du pavillon français et du pavillon étranger, depuis 1825 jusqu'en 1872 : le 4^e tableau du rapport nous permet de faire cette comparaison.

PÉRIODES.	PART PROPORTIONNELLE DU PAVILLON		
	français.	étranger.	
		De la puissance.	Tiers.
1825-1827 (3 ans) . .	46	42	12
1828-1832 (5 ans) . .	43	44	13
1833-1837 — . . .	42	46	12
1838-1842 — . . .	41	47	12
1843-1847 — . . .	38	49	13
1848-1852 — . . .	44	48	8
1853-1857 — . . .	41	47	12
1858-1862 — . . .	43	47	10
1863-1867 — . . .	42	48	11
1868-1872 — . . .	37	46	17

(1) Voir *Journal de la Société de statistique*, livraison de juin 1873.

Depuis 1843, les états de douanes font figurer dans la navigation *réservee* les mouvements de la navigation entre la France et l'Algérie, qui jusqu'alors avaient pris place dans la navigation de concurrence. — Cette modification n'en a porté aucune dans la part des pavillons respectifs; toutefois, la part du pavillon français s'est affaiblie d'abord de 1843 à 1847, et ensuite de 1868 à 1872 : ce fait semble devoir être attribué à une diminution qui s'est produite, à ces deux époques, dans le commerce réservé.

Le tableau suivant établit les mêmes rapports pour la *navigation de concurrence* seule, en distinguant l'entrée et la sortie. — Nous donnons ici les chiffres par périodes.

PÉRIODES.	ENTRÉE.			SORTIE.			ENTRÉE ET SORTIE RÉUNIES.		
	Français.	Puissance.	Tiers.	Français.	Puissance.	Tiers.	Français.	Puissance.	Tiers.
1825-1840. . . .	32	56	12	38	48	14	35	52	13
1841-1846. . . .	26	58	16	33	53	14	29	56	15
1847-1850. . . .	33	53	14	38	52	10	35	52	13
1851-1860. . . .	33	55	12	37	53	10	35	54	12
1861-1872. . . .	32	52	16	36	50	14	33	53	14

On voit que, dans les deux périodes que nous avons signalées, la part du pavillon français s'est amoindrie, même dans la navigation de concurrence; peut-être en trouverait-on le motif dans les disettes céréales qui les ont frappées et qui ont provoqué de grands arrivages de blé sous pavillon étranger.

Quoi qu'il en soit, la part du pavillon français est d'un peu plus du tiers dans la navigation de concurrence, tandis que les deux autres tiers se partagent entre les puissances qui commercent directement avec nous, et les *tiers*, c'est-à-dire celles qui servent d'intermédiaires commerciaux entre la France et les autres pays.

Quand on veut apprécier le mouvement de la navigation, on cite généralement le nombre des navires et leur tonnage, mais il est d'un grand intérêt de distinguer le tonnage des navires chargés de ceux qui naviguent simplement sur lest. — Un état spécial, le 6^e du rapport, permet de faire cette distinction; nous nous contentons de donner ici la part proportionnelle du tonnage de ces deux genres de navires.

Proportion du chargé et du lest (Entrée et sortie réunies).

PÉRIODES.	PAVILLON FRANÇAIS.		PAVILLON ÉTRANGER.		SOUS TOUS PAVILLONS.	
	Proportion p. 100		Proportion p. 100		Proportion p. 100	
	du chargé.	du lest.	du chargé.	du lest.	du chargé.	du lest.
1845-1850. . . .	83	17	74	26	77	23
1851-1860. . . .	83,5	16,5	75	25	79	21
1861-1872. . . .	87	13	75	25	79	21

Ce tableau montre que la part du *tonnage utile* n'a cessé de s'accroître, mais surtout au bénéfice du pavillon français. Le fret de sortie ne nous manque donc pas autant qu'on pouvait le craindre; ce qui nous manque le plus, c'est un lest qui soit échangeable au pays de destination.

Dans les 5 dernières années, la moyenne des transports effectués par la navigation française, tant sous pavillon français que sous pavillon étranger, tant sur lest qu'à plein chargement, a été de 13,781,000 tonnes.

Pour l'Angleterre, le même calcul en fournit 39,856,000, c'est-à-dire près de 3 fois plus.

Quant à l'effectif moyen de la marine marchande pendant la même période, les documents insérés dans le rapport montrent qu'il s'est ainsi réparti :

	NAVIRES.	TONNEAUX.
Angleterre	38,896	7,201,000
États-Unis	29,273	4,506,000
France.	15,528	1,066,000

Ces quelques chiffres suffisent pour se faire une idée de la puissance comparative de ces trois grands pays.

Après avoir indiqué, comme nous venons de le faire, la situation actuelle de notre marine marchande et les phases qu'elle a traversées, il nous resterait à analyser la partie du rapport qui concerne les réformes qu'il y aurait à accomplir pour développer sa prospérité, mais ici nous sortirions du domaine de la statistique et nous laissons cette tâche aux écrivains qui s'occupent plus spécialement d'économie politique et d'administration.
