

# JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

L. L. BEAURIN-GRESSIER

## **Le régime fiscal de la navigation maritime**

*Journal de la société statistique de Paris*, tome 34 (1893), p. 115-138

[http://www.numdam.org/item?id=JSFS\\_1893\\_\\_34\\_\\_115\\_0](http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1893__34__115_0)

© Société de statistique de Paris, 1893, 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/>

#### IV.

### LE RÉGIME FISCAL DE LA NAVIGATION MARITIME

---

#### SON INFLUENCE SUR LES MOUVEMENTS DU COMMERCE EXTÉRIEUR (1).

---

Les transports maritimes peuvent être l'objet de deux espèces de taxes :

*Les taxes fiscales*, dont les produits viennent se fondre dans les ressources générales de l'État ;

*Les taxes de péage ou d'usage*, dont les produits sont destinés à alimenter des caisses spéciales et à faire face aux dépenses d'amélioration des ports ou de fonctionnement de certains services établis dans l'intérêt de la navigation maritime.

L'étude qui suit n'a trait qu'aux *taxes fiscales*. — Elle s'applique d'une manière exclusive à la France et procède historiquement. Elle se propose de rappeler les principales mesures fiscales auxquelles ont donné lieu, dans notre pays, les transports maritimes depuis qu'ils y ont pris quelque importance. Elle tend à dégager les

---

(1) Communication faite par M. Beaurin-Gressier à la Société de Statistique dans sa séance du 15 février 1893.

motifs qui ont déterminé l'établissement, la modification ou le retrait des taxes qui y ont été instituées ; à mettre en relief les circonstances économiques au milieu desquelles elles ont fonctionné, l'influence qu'elles ont exercée sur le développement de la richesse publique. Elle s'occupe en définitive du régime fiscal de la marine marchande.

I. — XVII<sup>e</sup> siècle. — Au moment où s'ouvre le xvii<sup>e</sup> siècle, le commerce maritime de l'ancien monde est encore rudimentaire. Concentré d'abord entre les mains de quelques nations privilégiées : l'*Italie*, le *Portugal*, l'*Espagne*, il devient plus tard l'apanage de la *Hollande* puis de l'*Angleterre*.

Le rôle de notre pays, en matière de navigation maritime, ne prend quelque importance qu'au cours de la seconde partie du xvii<sup>e</sup> siècle. Dans un mémoire au Roi du 3 août 1664, Colbert dit que « la France n'a pas présentement 200 vaisseaux raisonnables dans ses ports ». Marseille figure certainement dans ce chiffre pour la plus grosse part.

La majeure partie des transports maritimes de la France est effectuée par les navires de la Hollande dont la flotte comptait alors 15,000 à 16,000 navires.

Pour développer notre marine et étendre nos relations avec les pays lointains, Colbert compte surtout, à cette époque, sur la création de grandes compagnies investies de privilèges étendus et constituées à l'instar de la Compagnie des Indes hollandaises.

C'est ainsi qu'il établit la Compagnie de Indes Occidentales, celle des Indes Orientales et qu'il accorde des privilèges à diverses Compagnies pour le commerce du Sénégal, de la Guinée et même du nord de l'Europe.

Les Compagnies ainsi constituées jouissaient de certaines exemptions de taxes. Elles étaient investies du privilège de faire le commerce et la navigation avec les pays compris dans leurs concessions, à l'exclusion de tous autres, aussi bien nationaux qu'étrangers.

Par une contradiction que l'on rencontre souvent dans l'application des systèmes qui tendent à demander à la réglementation le développement d'industries jugées essentielles à la prospérité du pays, Colbert décidait en même temps que trois ports demeureraient accessibles aux vaisseaux de tous pays. Marseille, Bayonne, Dunkerque étaient déclarés ports francs. Les navires de toute origine qui y abordaient étaient exempts de toute taxe de tonnage et les marchandises apportées par eux pouvaient s'y faire manutentionner à la condition de ne pas pénétrer dans le reste du pays.

Au moment où ces mesures étaient prises, la navigation n'était frappée au profit de l'État et à titre général (1) que d'une taxe de 50 sols par tonneau de jauge, instituée en 1650, sur la proposition du surintendant Fouquet et portant sur tous les navires étrangers. Cette taxe visait surtout les navires hollandais qui, nous l'avons dit, faisaient alors presque tous les transports maritimes de la France.

Pour caractériser le système de Colbert, ajoutons que quelques années après,

---

(1) Les navires avaient à payer en outre, suivant les localités, des droits de feux, tonnes, balises signaux, lestage, pontage, etc., qui avaient un objet spécial, celui de rembourser soit l'État, soit les municipalités de dépenses faites en vue des services correspondants à ces objets divers ou pour la police des ports et rades. Ces sortes de taxes se rattachent surtout aux taxes de péage et ne rentrent pas dans le cadre de cette étude.

en 1669, un édit frappait d'un droit de 20 p. 100 de leur valeur les marchandises provenant de Gènes, Livourne et autres ports de la Méditerranée. Cette mesure qui avait pour but de favoriser notre commerce avec le Levant, peut être considérée comme la première application de l'idée des surtaxes d'entrepôt. Un autre édit de 1670 réservait au pavillon national le commerce des colonies et de la métropole et faisait défense aux bâtiments étrangers d'aborder dans nos colonies sous peine de confiscation.

Les premiers procédés d'ordre fiscal mis en jeu pour développer la marine marchande nationale se résument ainsi : Taxes sur les navires étrangers. — Surtaxes sur les marchandises venant des entrepôts étrangers. — Monopoles et avantages divers en faveur de Compagnies privilégiées. — Détaxes ou franchises en faveur de certains ports que l'on désire avantager. Ces premiers essais se combinent avec l'institution du régime de l'Inscription maritime qui remonte également à Colbert.

**II. — XVIII<sup>e</sup> siècle. Fin de la Monarchie.** — Le régime dont nous venons d'esquisser les principaux traits était appelé à subir de profondes modifications au cours du xviii<sup>e</sup> siècle. — Les Compagnies privilégiées organisées par Colbert n'avaient pas réussi. Reconstituées à grands frais par ses successeurs, elles ne devaient pas tarder à disparaître malgré les exploits de Dupleix et de La Bourdonnaye. Les privilèges accordés aux grandes Compagnies avaient eu d'ailleurs comme conséquence nécessaire de faire le vide autour d'elles et de s'opposer à l'établissement de toutes autres entreprises de commerce maritime, dans les directions desservies par ces compagnies. Notre commerce maritime demeurait languissant sauf dans les quelques ports francs précédemment mentionnés.

Les taxes de tonnage imposées aux navires hollandais pesaient lourdement sur notre commerce qui ne trouvait plus à s'approvisionner. — Un édit de 1713, intervenu après la paix d'Utrecht, vint affranchir les navires hollandais de la taxe de 50 sols instituée en 1650. Cette taxe était, à la vérité, maintenue à l'égard des navires des autres nations; elle fut même un instant (1740) portée à cent sols; mais la crainte des représailles, les réclamations de nos commerçants firent promptement abandonner ces perceptions prohibitives. L'immunité accordée à la Hollande fut étendue successivement aux villes anséatiques, au Danemark, à la Suède, à l'Angleterre.

Au milieu du xviii<sup>e</sup> siècle, vers 1750, les taxes fiscales avaient presque complètement disparu, le pavillon français ne conservait plus de privilèges qu'en ce qui concerne la navigation avec les colonies, qui lui était réservée et le cabotage de port français à port français protégé par une taxe de 10 livres par tonneau de jauge (1).

Il semble qu'à partir de ce moment notre marine ait pris un essor inattendu. Il résulte en effet de documents puisés dans les archives du Bureau général de la Balance du Commerce que, dans les dernières années de la Monarchie, de 1787 à 1789, la navigation de concurrence employait en France 3,763 navires français jaugeant ensemble 295,231 tonneaux. Nous sommes loin des 200 navires dont parlait Colbert en 1664.

---

(1) Une exception fut un peu plus tard consentie en ce qui concerne le cabotage en faveur des navires espagnols, par le traité du 15 août 1761, connu sous le nom de *Pacte de famille*.

**III. — Première République. — Consulat. — 1<sup>er</sup> Empire. —** Avec la Révolution et la longue période de guerres qu'elle inaugure, les idées d'exclusion à l'égard du pavillon étranger reprennent le dessus.

La Convention cherche un modèle dans l'acte de navigation édicté en Angleterre un siècle et demi auparavant, à l'instigation de Cromwell.

L'acte de navigation de la Convention porte la date du 21 septembre 1793. Il suffit d'en citer les dispositions pour en caractériser l'esprit :

Aucun bâtiment ne sera réputé français, n'aura droit aux privilèges des bâtiments français, s'il n'a pas été construit en France ou dans les Colonies ou autres possessions de France ou déclaré de bonne prise faite sur l'ennemi, ou confisqué pour contravention aux Lois de la République, s'il n'appartient pas entièrement à des Français et si les officiers et les trois quarts de l'équipage ne sont pas français. (*Art. 2.*)

Aucunes denrées, productions ou marchandises étrangères ne pourront être importées en France, dans les Colonies et possessions de France que directement par des bâtiments français ou appartenant aux habitants des pays des crû, produit ou manufactures, ou des ports ordinaires de vente et première exportation ; les officiers et les trois quarts des équipages étrangers étant des pays dont le bâtiment porte le pavillon. (*Art. 3.*)

Les bâtiments étrangers ne pourront transporter d'un port français à un autre port français, aucunes denrées, productions ou marchandises des crû, produit ou manufactures de France, colonies ou possessions de France. (*Art. 4.*)

On n'ose exclure absolument les navires étrangers des ports de la métropole et des colonies, parce que la marine française est insuffisante pour desservir tous les besoins et que l'on tarirait ainsi les sources auxquelles les différentes industries agricoles et manufacturières sont obligées de s'approvisionner, sous peine de périr et de compromettre l'existence même du pays. Mais cette concession est elle-même entourée des réserves les plus rigoureuses. Les navires étrangers, qui nous apportent les produits et denrées qui nous sont nécessaires, demeurent considérés comme des ennemis, dont on subit l'intervention ; ils sont un mal dont on doit s'efforcer de réduire l'influence. Ce sont, en un mot, des *concurrents* auxquels on ouvre ou plutôt on n'entre-bâille les ports qu'avec une série de restrictions.

On interdit la possibilité de toute concurrence au *tiers pavillon*, c'est-à-dire aux bâtiments qui ne naviguent pas sous le pavillon du pays d'où proviennent les matières, denrées et produits qu'ils transportent ; on n'admet que la concurrence des navires étrangers faisant une navigation directe, mais encore, nous le verrons plus loin, en les chargeant de surtaxes qui doivent les dégoûter de s'adonner aux transports à opérer en provenance ou à destination de la France.

L'acte de navigation est suivi quelques jours après de la loi fiscale. (*Loi du 27 vendémiaire an II [18 octobre 1793].*)

Cette loi commence par supprimer toutes les taxes locales antérieures. — Dans la pensée de la Convention, les taxes de navigation ne doivent plus avoir à l'avenir qu'un caractère exclusivement fiscal. Elle abolit leur rôle de péage destiné à procurer des ressources spéciales à certaines entreprises ou à certains services déterminés. Elle veut en même temps faire, des taxes de navigation un instrument complémentaire de protection pour la marine de commerce française.

Aussi sa préoccupation n'est-elle pas de chercher des moyens de développer la productivité des taxes de navigation. Après avoir débuté par tout un système d'exclusion à l'égard des navires qui pourraient fréquenter nos ports, la loi affranchit de toute taxe la plus grande partie des navires français qui y sont admis.

« *Les bâtiments français venant de la pêche, de la course*(1), *ou d'un port étranger ne paieront aucun droit.* » (Art. 32.) La même exemption s'applique à tous navires français de moins de trente tonneaux. (Art. 40.)

Des taxes, très modérées, sont imposées au cabotage de port français à port français : « *Les bâtiments français au-dessus de 30 tonneaux, venant d'un port français sur l'Océan dans un autre sur l'Océan, ou d'un port français sur la Méditerranée dans un autre sur la Méditerranée, paieront 3 sous par tonneau; s'ils viennent d'un port français sur l'Océan dans un sur la Méditerranée, et vice versa, ils paieront 4 sous par tonneau.* » (Art. 30.)

Modérées également sont les taxes imposées aux navires venant des colonies : « *Les bâtiments français venant des Colonies et Comptoirs français en Asie, en Afrique, en Amérique, dans un port de France, paieront 6 sous par tonneau.* » (Art. 31.)

La taxe devient exorbitante pour les navires étrangers : « *Les bâtiments étrangers venant dans un port de France paieront 50 sous par tonneau.* » (Art. 33.) Rappelons qu'il ne s'agit uniquement que des navires portant le pavillon du lieu de provenance, tous autres navires étrangers étant exclus.

La même loi de vendémiaire instituait une série de taxes accessoires de navigation qui subsistent encore aujourd'hui : *Droits de francisation. Droits d'expédition. Droits de passeport. Droits de congé. Droits d'acquis, de permis, de certificats.* Les quatre premiers de ces droits étaient assis également sur la jauge des navires ; ils avaient uniquement un caractère fiscal. La modicité du taux de leurs tarifs et le faible rendement de leurs produits, nous permettent de ne pas insister sur ces taxes qui ne présenteraient que peu d'intérêt au point de vue de l'objet de cette étude.

Pendant la période révolutionnaire, notre marine marchande subit de cruelles épreuves. Les guerres continuelles du Consulat et du 1<sup>er</sup> Empire ne sont pas de nature à en favoriser le relèvement. De nouvelles mesures fiscales viennent cependant encore atteindre la navigation maritime. Nous devons, en effet, mentionner une loi du 6 prairial an VII qui frappe toutes les perceptions de la douane et par conséquent les taxes de navigation maritime d'un décime par franc à titre de subvention extraordinaire de guerre. Ce décime ne devait disparaître pour la marine qu'avec le principal de l'impôt.

Trois ans après, une loi du 14 floréal an X (4 mai 1802) instituait un demi-droit en sus du droit de tonnage de la loi du 27 vendémiaire an II. Ce demi-droit devait, au moment de son institution, être spécialisé : le produit en était destiné aux travaux d'amélioration des ports où il serait perçu. Mais la spécialité ne fut pas observée et le demi-droit vint accroître les charges qui déjà pesaient surtout sur la navigation étrangère. — La taxe était, avons-nous dit, de 2 fr. 50 c. Le demi-droit la portait à 3 fr. 75 c. et avec le décime à 4 fr. 025, tandis que les navires français se livrant à la navigation de concurrence demeuraient exempts de toute taxe.

**IV. — 1814-1827.** — Au moment de la restauration de la monarchie en 1814, notre marine, comme le pays tout entier, se trouve dans la situation la plus misé-

---

(1) Les armements pour la course ont été interdits en France en vertu d'une décision du Congrès de Paris de 1855.

nable. Les statistiques font défaut pour préciser les chiffres ; mais il est facile de constater que le commerce par mer avec l'étranger est presque nul. Le produit des droits de navigation, tombé au chiffre dérisoire de 271,000 fr. en 1813, ne se relève qu'à 1,290,000 fr. en 1814 et à 1,996,000 en 1815. Ces chiffres comprennent non seulement le produit des droits de tonnage, mais aussi le produit des taxes accessoires de navigation (droits de francisation, droits de congé, d'acquits, de permis et de certificats, etc.).

D'ailleurs le commerce extérieur total, mouvement par terre et par mer réunis, ne dépasse pas 623 millions de francs en 1815 ; chiffre infime si on le compare aux chiffres correspondants que l'on relève dans la seconde partie du XIX<sup>e</sup> siècle.

Si l'on veut bien observer, en outre, que les recettes dont nous parlons ne sont pas demandées aux seuls navires étrangers, mais qu'elles sont également alimentées par les taxes, légères, il est vrai, pesant sur le cabotage de port français à port français (1), il est facile de se rendre compte que le pavillon étranger est presque complètement exclu de nos ports.

L'acte de navigation et la loi du 27 vendémiaire an II ont bien à cet égard produit les effets recherchés par leurs auteurs ; nous ne sommes plus tributaires de l'Étranger ; mais le commerce international est mort.

Cependant, au rétablissement de la paix, les besoins de produits étrangers s'accusent avec force. L'industrie aussi bien que le commerce réclament impérieusement certains approvisionnements, notre marine nationale est impuissante à pourvoir aux besoins. Il n'est plus possible d'observer une rigoureuse application de la législation de 1793. Une loi du 16 décembre 1814 commence par rétablir la franchise du port de Marseille supprimée en l'an II. Une certaine tolérance est appliquée à l'égard du tiers pavillon ; mais en même temps, pour céder aux sollicitations de quelques armateurs qui, en possession de privilèges, demandaient qu'on plaçât notre marine à l'abri de la concurrence étrangère, on inaugure un système de surtaxes de pavillon et d'entrepôts et de droits différentiels. Tel est l'objet des lois du 17 décembre 1814 et du 28 avril 1816 ; cette dernière loi frappait les importations par navires étrangers de 10 p. 100 des droits de douane, pour les cargaisons payant moins de 50 fr. par quintal, de 5 p. 100 pour les cargaisons payant de 50 à 300 fr. Au delà de 300 fr. de droits, la surtaxe était supprimée. Des surtaxes de même nature atteignaient les cargaisons ne venant pas directement du lieu d'origine et ayant passé par un entrepôt d'Europe. La même loi, en vue d'assurer du trafic à nos navires, prohibait l'importation par frontière de terre des denrées tropicales et des marchandises de grand encombrement.

On voit de quelles complications le régime fiscal de la marine marchande devient l'objet. Le but avoué est de favoriser le développement de nos armements et de notre commerce maritime dont on veut réserver le bénéfice à nos nationaux.

Ces nouvelles tentatives ne sont pas plus heureuses que celles de Colbert. Pour négocier on est toujours au moins deux et l'un des contractants, à moins qu'il ne traite avec un concitoyen, ne peut avoir la prétention de se réserver tous les avantages et d'abreuver la partie adverse de mauvais procédés, sans se voir immédiatement repoussé et réduit à l'isolement. C'est ce qui ne manqua pas de se produire dans les premières années de la Restauration.

---

(1) Voir ci-dessus page 119.

L'Amérique, la première, usant de représailles, avait mis la marine française en interdit. On traita. Une convention du 24 juin 1822 proclama le principe de la réciprocité dans l'intercourse directe. Le pavillon américain jouissait désormais à son entrée en France d'importantes modérations sur les surtaxes de pavillon.

Une convention analogue intervint avec l'Angleterre en 1826. D'autres ne devaient pas tarder à être conclues avec les principales nations maritimes. Les modérations portaient à la fois sur les taxes de tonnage et les surtaxes de pavillon.

Nous devons noter ici qu'à l'égard du pavillon américain le droit de tonnage avait été arrêté au chiffre fixe de 5 fr., par tonneau, non passible de décimes.

Les documents statistiques recueillis par l'Administration des Douanes ne remontent, nous l'avons-dit, qu'à 1827.

Nous croyons utile de noter quelle était à ce moment la situation de notre commerce maritime.

Le mouvement total de nos échanges avec l'Étranger était évalué à. . . . .	1,168,000,000 <sup>f</sup>
Le mouvement par mer prenait 78 p. 100 de ce chiffre, ci. . . . .	811,000,000
Le pavillon français couvrait 51 p. 100 du mouvement par mer, ci. . . . .	417,000,000
La part du pavillon étranger direct était de. . . . .	325,000,000
La part du tiers pavillon n'était que de. . . . .	69,000,000

Ce dernier chiffre était presque exclusivement applicable au port de Marseille, notre unique port franc, le seul par conséquent dans lequel pût régulièrement pénétrer le tiers pavillon.

Le tonnage des navires chargés (on ne relevait pas alors le tonnage des navires sur lest) montait pour l'ensemble du commerce extérieur à 1,707,000 tonneaux dont 791,000 tonneaux couverts par le pavillon français. La part de ce pavillon ressortait ainsi à 46 p. 100 de l'ensemble, proportion plus faible que celle que nous venons d'indiquer pour la répartition des valeurs ; ce qui tendrait à prouver que, dès cette époque, le degré d'utilisation ou de chargement des navires étrangers fréquentant nos ports était inférieur à celui des navires français.

Les statistiques de cette époque ne donnaient aucune indication sur le poids des marchandises embarquées ou débarquées.

A cette même époque, l'effectif de la marine française était de 14,322 navires jaugeant 692,000 tonneaux. La jauge moyenne est légèrement inférieure à 50 tonneaux.

Ces chiffres, qui correspondent à la totalité de notre flotte commerciale, et ne font aucune distinction entre les navires suivant l'emploi qu'ils doivent recevoir, qui embrassent par suite la navigation au cabotage et au bornage, aussi bien que la grande et la petite pêche, ne peuvent encore avoir une signification bien précise.

Il n'est pas encore question de la distinction des navires à voile et à vapeur.

La série des droits institués par la loi de vendémiaire an II donne, en 1827, un produit de 2,645,000 fr. dans lequel les taxes de tonnage proprement dites figurent pour 2,230,000 fr.

**V. — 1828 à 1837.** — De 1828 à 1837 on continue à appliquer à la navigation maritime la série des règles fiscales que nous venons d'indiquer au cours du paragraphe précédent. Régime draconien, en principe, à l'égard du pavillon étranger,



mitigé par certaines tolérances pratiques, par la franchise du port de Marseille et par les stipulations de traités passés avec l'Amérique et l'Angleterre.

La paix générale règne en Europe depuis plus de 23 ans, mais, placé sous l'empire du régime restrictif, notre commerce international ne s'est pas développé d'une façon aussi considérable qu'on aurait pu l'espérer.

Le mouvement du commerce extérieur s'est élevé en valeurs à 1,566,000,000 fr., ne gagnant en dix ans que 398,000,000 fr. sur les chiffres de 1827. La part du commerce maritime dans cette augmentation est de 260 millions de francs. Le tonnage de jauge des navires qui ont effectué ces transports s'est élevé dans une proportion beaucoup plus considérable. Il atteint 2,607,000 tonneaux, gagnant 900,000 tonneaux. L'accroissement de ce chiffre, rapproché de l'accroissement des valeurs, semble indiquer une moindre utilisation de la capacité des navires, ou tout au moins une moindre valeur spécifique des cargaisons, et porte surtout sur la jauge des navires que couvre le pavillon étranger (564,000 tonneaux).

La part proportionnelle du pavillon français subit une légère décroissance ; elle tombe de 51 p. 100 à 43 p. 100. Il ne semble pas que les armateurs français soient fondés à s'en plaindre, puisque le gain du pavillon étranger sur les chiffres du tonnage, ne correspond pas à un gain analogue sur les valeurs transportées.

L'effectif des navires français reste d'ailleurs stationnaire ; nous le retrouvons à 696,000 tonneaux, en augmentation de 4 tonneaux seulement sur celui de 1827. Notons cependant ici l'apparition des navires à vapeur. Ils figurent dans le chiffre que nous venons de donner pour 15,617 tonneaux. Si l'on admet que les services rendus par un navire à vapeur sont, à capacité égale, triples de ceux d'un navire à voile, il conviendrait d'enregistrer, au profit de l'effectif de 1837, un accroissement virtuel de 31,234 tonneaux (1).

Le produit des taxes de tonnage (2,048,000 fr.) reste légèrement au-dessous de celui de 1827. Ce résultat ne s'explique que par les modérations de taxes résultant des conventions passées avec plusieurs nations étrangères.

**VI. — 1838-1847.** — Les positions prises dans les périodes précédentes sont maintenues. On ne relève que peu de modifications de quelque importance dans la législation.

Trois traités nouveaux intervenus en 1840, 1842, 1845, atténuent les rigueurs de notre régime fiscal à l'égard du Danemark, de la Hollande et de la Russie.

La navigation au cabotage de port français à port français, réservée exclusivement au pavillon national, avait, ainsi qu'on l'a indiqué au § III ci-dessus, été frappée d'une taxe de 3 sous par tonneau ; une ordonnance du 23 juillet 1838 l'en affranchit définitivement.

Une loi du 6 mai 1841, confirmant cette mesure, en étend le bénéfice aux navires français venant des colonies et les exempte de la taxe de 6 sols établie par la loi du 27 vendémiaire an II.

Cette même loi essayait, bien timidement il est vrai, d'apporter une atténuation

---

(1) Ajoutons encore que les chiffres de l'effectif en 1837, comme ceux de 1827, comprennent, sans les distinguer, les navires affectés aux différents genres de navigation : bornage, cabotage, navigation avec les colonies, navigation avec l'étranger, petite pêche, grande pêche, etc. — Ils ne distinguent pas non plus les navires affectés à la navigation des mers d'Europe ou *Cabotage international*, de ceux affectés à la navigation des mers hors d'Europe ou *Long Cours*.

à la rigueur du principe qui voulait que le navire français, dans toutes ses parties, fût d'origine française. Elle permettait l'introduction en franchise des machines étrangères destinées à des navires français affectés à la navigation internationale. Puis effrayée sans doute d'une semblable audace, elle accordait aux constructeurs de machines françaises une prime de 33 p. 100 de la valeur en entrepôt des machines équivalentes.

Ces mesures n'étaient pas de nature à modifier profondément les conditions générales de la navigation maritime de notre pays. Nous trouvons en 1847 le mouvement des échanges de la France avec l'étranger au chiffre de 2,339 millions de francs, en augmentation de 773 millions, dont 647 millions au profit de la navigation maritime.

L'accroissement se répartit ainsi : 288 millions transportés par navires français, 359 millions transportés par navires étrangers.

La jauge totale des navires qui ont effectué ces transports maritimes en 1847, s'élève à 4,306,000 tonneaux, en accroissement de 1,799,000 tonneaux, dont 462,000 au profit du pavillon français.

Il convient de noter que les chiffres de la jauge doivent subir, pour cette période, une correction. Une ordonnance du 18 novembre 1837 a modifié le mode de jaugeage des navires et l'on peut évaluer à 25 p. 100 la réduction apportée à l'évaluation antérieure. Pour être comparés aux chiffres de 1837 les chiffres de la jauge des navires français en 1847 devraient être majorés d'un quart.

Cette majoration doit être apportée également aux chiffres de l'effectif des navires français au 31 décembre 1847.

Elle permettra d'expliquer une anomalie des documents statistiques qui nous indiquent, pour cette année, une évaluation de l'effectif en tonneaux de jauge inférieure à celle de 1837 (667,000 tonneaux en 1847 contre 696,000 tonneaux en 1837), alors que les mouvements de cette même flotte à l'entrée et à la sortie de nos ports, révèlent un accroissement absolu de 462,000 tonneaux, avons-nous dit, porté à 859,000 si l'on tient compte de la majoration d'un quart sur l'ensemble.

La flotte à vapeur demeure stationnaire.

Le produit des taxes de tonnage ressort en 1847 à 3,500,000 fr., en augmentation de 500,000 fr. sur le produit de 1837.

**VII. — 1848-1859.** — Nous portons à douze ans cette période, pour arriver à la veille de la grande réforme économique de 1860. Bien que troublée par les événements révolutionnaires de 1848, par deux changements de régime politique, par les guerres de Crimée et d'Italie, cette période profitant sans doute des progrès réalisés dans l'industrie, et d'une application grandissante de la vapeur, accuse un accroissement remarquable dans le mouvement des échanges internationaux. Ils passent de 2,339 millions de francs à 4,904 millions, en augmentation de 109 p. 100 par rapport au début de la période et de 320 p. 100 si l'on compare ces mêmes chiffres au mouvement de 1827.

La majeure partie de cet accroissement est applicable au mouvement maritime qui passe de 1,718 millions de francs à 3,519 millions, accusant une augmentation de 1,801 millions de francs.

Le tonnage de jauge des navires entrés et sortis subit un accroissement correspondant. Il passe de 4,306,000 à 7,039,000 tonneaux. L'accroissement profite sur-

tout au pavillon français qui couvre un tonnage de 3,101,000 tonneaux contre un tonnage de 1,589,000 tonneaux en 1847.

Nous devons relever un élément qui n'apparaissait pas encore dans les statistiques de la Douane ; celui des poids des marchandises faisant l'objet du commerce avec l'étranger. Il est de 11,419,000 tonnes métriques. Le commerce maritime en prend 5,866,000 tonnes, dont 3,768,000 tonnes à l'importation et 2,098,000 tonnes à l'exportation. Les statistiques ne permettent malheureusement pas de décomposer ces chiffres par pavillon.

L'effectif de notre marine comporte 1,025,942 tonneaux de jauge, dont 66,006 tonneaux pour les navires à vapeur. Pour ramener ces chiffres à une unité comparable, il convient de compter un tonneau de navire à vapeur comme trois tonneaux de navire à voile. On se trouve ainsi en face d'un total de 1,155,954 unités. La progression par rapport aux chiffres de 1847 est remarquable.

Cette progression, aussi bien que celle constatée dans la part prise par le pavillon français au mouvement général, peut être attribuée à plusieurs causes, en dehors du développement général des transactions.

Nous citerons en premier lieu les importantes subventions données à plusieurs grandes compagnies de navigation, à raison des services spéciaux qui leur étaient confiés, notamment du service postal. Pour l'année 1859 le montant de ces subventions s'élève déjà à 10,000,000 fr.

Nous dirons en second lieu qu'au moment de la guerre de Crimée, l'insuffisance de notre matériel naval avait éclaté d'une manière manifeste ; il fallait pourvoir aux besoins immédiats : Un décret du 17 octobre 1855 autorisa, pour trois ans, l'importation et la francisation des bâtiments de mer construits à l'étranger, moyennant un droit de 10 p. 100 de leur valeur. Cette autorisation fut mise à profit sur une large échelle et l'effectif de la flotte commerciale reçut un accroissement notable.

Le produit des droits de navigation atteint alors son maximum. Il est de 4,350,000 francs. Il porte sur 1,700,000 tonneaux battant pavillon étranger. La taxe moyenne ressort à 2 fr. 55 par tonneau. Elle est loin de correspondre au plein des tarifs des lois de vendémiaire an II et de floréal an X, d'après lesquels la taxe s'élevait à 4 fr. 50 par tonneau (en tenant compte du second décime de guerre institué par une loi du 14 juillet 1855). Mais des modérations importantes et même d'assez nombreuses exemptions sont stipulées par les traités passés avec les principales puissances maritimes.

**VIII. — 1860-1869.** — Nous voici dans une période de grandes transformations. Un souffle libéral transforme profondément les tendances économiques du monde civilisé. L'emploi de la vapeur dans l'industrie, dans les transports sur terre et sur mer, a modifié les conditions antérieures de la production et de l'échange. L'industrie des transports maritimes a subi le contre-coup de cette évolution.

En France, les mesures législatives concernant son régime fiscal, se succèdent sans interruption. Le traité conclu avec l'Angleterre en 1860 va devenir le type des traités conclus successivement avec les principales nations.

Il supprime un certain nombre de surtaxes (jutes et cotons de l'Inde, laines de l'Australie). Il concède l'introduction en France des bâtiments de mer construits en Angleterre, moyennant un droit de 20 fr. par tonneau de jauge pour les navires en

bois, de 60 fr. pour les navires en fer. Une loi du 3 juillet 1861 bat en brèche l'antique « Pacte Colonial ». Elle permet le transport des produits des colonies françaises par l'intermédiaire de tous les pavillons. Un décret du 15 février 1862 autorise l'admission en franchise des matières nécessaires à la construction des navires. Les droits de tonnage perçus en Algérie sont réduits par un décret du 23 mai 1863. Ils ne doivent plus frapper la coque mais la marchandise. Enfin nous arrivons à la loi fondamentale, pour la marine marchande, du 19 mai 1866. Le cadre restreint de la présente étude ne nous permet pas d'analyser complètement cette loi et d'en donner le commentaire que cependant il eût été intéressant de présenter ici. Bornons-nous, dans ce rapide exposé, à dire que la loi de 1866 autorisait l'importation des navires étrangers, moyennant un simple droit de 2 fr. par tonneau de jauge, qui ne pouvait être considéré que comme un droit de statistique. Les surtaxes de pavillon étaient complètement supprimées ; il en était de même des droits de tonnage institués par la loi du 27 vendémiaire an II.

N'étaient maintenues que les taxes locales de tonnage perçues pour faire face aux dépenses d'amélioration des ports.

Le nouveau régime était étendu aux colonies et à l'Algérie.

Quels furent les effets de cette série de mesures législatives ? Un immense essor de notre commerce maritime.

Le mouvement total du commerce général est, en 1869, de 8,003 millions du francs, en augmentation de 3,100 millions sur celui de 1859. Le mouvement du commerce maritime est de 5,455 millions, ayant augmenté en 10 ans de près de 2 milliards de francs, presque autant que dans la période de 32 ans précédente.

Le tonnage des navires à l'entrée et à la sortie de nos ports s'est lui-même élevé à plus de 11 millions de tonneaux, en augmentation de 3 millions de tonneaux sur celui de la période précédente.

La navigation à vapeur figure dans ce total pour 6,100,000 tonneaux. Le poids des marchandises transportées par mer est de 9,136,000 tonnes au lieu de 5,866,000 tonnes en 1859.

Ces chiffres témoignent d'une manière éclatante d'un incomparable développement dans la prospérité générale du pays. N'est-ce pas, comme on a voulu parfois le laisser croire, au détriment de la prospérité de nos industries maritimes ? Les chiffres suivants vont répondre à cette question. Nous ne nous occupons, bien entendu, que du commerce extérieur.

Le tonnage des navires entrant et sortant de nos ports sous pavillon français était en 1859 de 3,100,000 tonneaux. Il s'élève en 1869 à 4,260,000, gagnant 1,160,000 tonneaux, soit plus de 37 p. 100.

Le mouvement des marchandises exprimées en valeurs et transportées par navires français passe de 1,572,000,000 fr. à 2,315,000,000 gagnant 743,000,000 fr. soit plus de 47 p. 100.

Ce ne sont pas là, on le reconnaîtra, des chiffres manifestant la décadence de notre marine. Sans doute la part du pavillon étranger s'est développée dans une mesure plus grande encore. Mais il faut s'en féliciter, puisque c'est grâce à ce développement que les besoins croissants de notre industrie ont pu recevoir satisfaction.

Si du mouvement de la navigation nous passons à la situation des effectifs, nous

constatons également une notable augmentation dans le tonnage général de notre flotte commerciale. L'effectif total se chiffre par 1,074,656 tonneaux de jauge, dont 142,942 tonneaux pour les navires à vapeur. Si nous comptons 3 tonneaux utiles pour un tonneau de navire à vapeur, nous arrivons à un tonnage utile de 1,360,540 tonneaux, en augmentation de 264,586 tonneaux, soit de 24 p. 100 par rapport à la situation de 1859.

Là encore, le progrès s'accuse d'une façon incontestable.

Ce n'est plus tant la concurrence de l'étranger que redoutent maintenant les maisons d'armement françaises, que celle des Compagnies subventionnées à raison du service postal qui, en 1869, reçoivent déjà de l'État français des subventions s'élevant à 23,582,000 fr.

Au moment où s'achève cette période, répétons-le, la navigation maritime n'est plus soumise, à l'entrée ou à la sortie de nos ports, à aucune espèce de taxe fiscale, de tonnage, ni à aucune surtaxe de pavillon. Elle n'a plus à supporter que quelques taxes locales peu importantes et frappant indistinctement et sans différence sur les navires français et sur les navires étrangers.

**IX. — 1870-1880.** — L'impulsion est donnée. Le régime libéral inauguré par les traités de commerce et la loi du 19 mai 1866 sur la marine marchande portent leurs fruits. Grâce à ce régime, la France a pu supporter, sans fléchir, les épouvantables malheurs des années 1870-1871, les charges écrasantes que lui a imposées son vainqueur. Les chiffres du commerce extérieur continuent à grandir. Les mouvements de la navigation s'accroissent sans interruption. On voit cependant se produire quelques manifestations de réaction économique. Les doléances commencent à se faire entendre. Elles émanent surtout des constructeurs de navires. Ils ont entraîné dans leur campagne de protestation les armateurs autres que les Compagnies subventionnées et leur ont soufflé l'idée de demander le rétablissement des surtaxes de pavillon. Ils sont écoutés avec faveur par les pouvoirs publics dont les tendances antilibérales en matière économique sont évidentes. Intervient la loi du 30 janvier 1872. Les armateurs obtiennent le rétablissement de surtaxes sur le pavillon étranger, oscillant de 0 fr. 75 c. à 2 fr. par quintal de marchandises, ou si l'on veut de 7 fr. 50 c. à 20 fr. par tonne.

Les constructeurs obtiennent le rétablissement de droits à l'importation sur les navires étrangers. Ces droits sont fixés à 40, 50 et 60 fr. par tonneau de jauge pour les navires à voile gréés et armés, selon qu'ils sont en bois, bois et fer ou en fer. Pour les navires à vapeur, ces droits sont augmentés du droit afférent à la machine. Enfin, constructeurs et armateurs sont d'accord pour offrir en sacrifice aux exigences budgétaires un droit de quai sur les navires de tous pavillons, à l'entrée des ports français : 0 fr. 50 c. par tonneau de jauge pour les navires provenant des pays d'Europe et du bassin de la Méditerranée ; 1 fr. pour les arrivages de tous les pays. On aurait bien voulu établir, comme en l'an II, un droit différentiel suivant la nature du pavillon ; mais les traités existants s'y opposaient. On ne perdait pas l'espoir de faire dénoncer plus tard les traités. Alors, il pourrait être utile d'avoir fait poser le principe du droit de quai.

Cependant, les promoteurs de la loi et le législateur lui-même semblent avoir agi légèrement dans la circonstance et ne s'être pas rendu un compte exact de leur puissance.

Aveuglés par leurs désirs, ils avaient fait abstraction des traités de commerce et de navigation qui sauvegardaient encore la France contre les entraînements de la réaction.

La taxe unique de 2 fr. par tonneau de jauge à l'importation des navires étrangers destinés à la francisation avait été inscrite dans les stipulations d'un traité conclu avec l'Autriche en 1868 et expirant seulement à la fin de 1878. Le bénéfice de cette clause s'étendait à toutes les nations jouissant de la clause de la nation la plus favorisée. Les taxes fixées pour l'importation des navires par la loi du 30 janvier 1872 ne pouvaient donc recevoir leur application avant six années (1).

Quant au rétablissement de la surtaxe de pavillon, il souleva de la part des nations étrangères de telles protestations que, dès l'année suivante, une loi du 28 juillet 1873 abrogeait la disposition correspondante de la loi de 1872.

Ce léger retour au régime de la protection et qui sans doute n'était encore inquiétant que comme prodrome, n'était pas de nature à arrêter l'essor du commerce extérieur assuré par les dispositions libérales de la période précédente. En 1880, les mouvements du commerce extérieur atteignent 10,724,000,000 fr. C'est son point culminant. Les mesures de réaction vont en arrêter l'essor dans les années suivantes. L'accroissement par rapport à 1869 est de 2,721,000,000 fr., presque égal à celui de la période précédente ; mais les valeurs ne donnent pas ici la mesure du progrès. Si, après la valeur, on considère le poids des marchandises, on trouve qu'il se chiffre par 28,742,000 tonnes métriques, en accroissement de 13,221,000 tonnes. C'est presque un doublement. — Déjà en effet, sous l'influence de la réduction énorme qu'ont subie les prix de transports, on constate une diminution notable dans le prix des marchandises.

Le commerce maritime prend sur ces chiffres, pour la valeur : 7,185,000,000 fr. en accroissement de 1,730,000,000 fr. sur les chiffres de 1869 ; pour le poids : 16,533,000 tonnes, en accroissement de 7,397,000 tonnes.

Enfin le tonnage des navires chargés s'élève à 19,124,000 tonneaux, en augmentation de 8,073,000 tonneaux sur 1869. Le pavillon français couvre 6,741,000 tonneaux de jauge, et une valeur de 2,727,000,000 fr., gagnant ainsi sur les chiffres de 1869, 2,481,000 tonneaux de jauge et 412,000,000 fr. Le gain du pavillon étranger est incontestablement plus considérable que celui du pavillon français ; mais il semble excessif de dire que notre marine soit en décadence.

Ajoutons que la transformation du matériel naval, par la substitution de l'emploi de la vapeur à celui de la voile, s'accroît. Sur un mouvement de 19,124,000 tonneaux de jauge relevé dans nos ports, on compte, pour les navires à vapeur, 13,300,000 tonneaux, c'est-à-dire 70 p. 100 du total. — En dix ans, la vapeur a gagné 7,200,000 tonneaux, presque la totalité de l'augmentation relevée pour l'ensemble de la navigation depuis 1869. Le pavillon français couvre 5,400,000 tonneaux dans le mouvement des navires à vapeur. Ce tonnage est en augmentation de 3,100,000 tonneaux sur les chiffres de 1869.

Cette tendance à la substitution de la vapeur à la voile se retrouve dans la situa-

---

(1) Notons dès à présent qu'à l'expiration de ces six années, une loi du 17 mars 1879 rétablit le droit de 2 fr. à l'égard de tous les pays liés à la France par des tarifs conventionnels et pour la durée de l'application de ces tarifs. L'introduction en franchise des matériaux entrant dans la construction des navires était accordée pour la même durée.

tion de l'effectif de notre marine en 1880. L'effectif total est tombé à 919,298 tonneaux. Il semble perdre 150,000 tonneaux si on le rapproche des chiffres de 1869.

Si on consulte l'effectif des voiliers ; on constate même que le tonnage tombe de 931,714 tonneaux à 641,539, en perte de 290,175 tonneaux. Par contre, le tonnage des navires à vapeur s'est élevé de 142,942 à 277,759 tonneaux, gagnant 134,817 tonneaux. La puissance d'utilisation des navires à vapeur, par rapport aux voiliers, étant au moins dans la proportion de 3 à 1, il faut tripler ces chiffres pour se rendre compte du progrès réalisé par l'effectif de notre marine commerciale. Si, du côté de la voile, nous avons perdu 290,000 tonneaux, nous en avons gagné 404,000 du côté de la vapeur.

Les effectifs dont nous avons jusqu'ici donné les chiffres, en passant en revue la situation de notre marine à différentes époques, sont ceux de notre flotte commerciale tout entière. Ils comprennent ceux des navires qui sont affectés à la navigation exclusivement réservée au pavillon français, c'est-à-dire au bornage, au cabotage de port français à port français, au service des ports, etc. Les statistiques antérieures ne faisaient pas de distinction à cet égard. A partir de 1872, les relevés de la Douane font la répartition des navires suivant l'emploi qu'ils ont reçu dans l'année. Si nous rapprochons, à cet égard, les chiffres de 1880 de ceux de 1872, nous constatons que, pendant ces neuf années, l'accroissement du tonnage des navires à vapeur a particulièrement porté sur la navigation de concurrence.

Cette navigation se décompose elle-même en : 1<sup>o</sup> navigation dans les mers d'Europe et le bassin de la Méditerranée, ou cabotage international ; 2<sup>o</sup> navigation au long cours, en dehors des mers d'Europe et de la Méditerranée.

Suivant cette distinction, nous constatons que, de 1872 à 1880, le tonnage des navires à vapeur a augmenté de 100,000 tonneaux. Or, le tonnage des mêmes navires affectés au cabotage international est passé de 76,778 tonneaux, en 1872, à 127,349 tonneaux en 1880 ; le tonnage des navires affectés au long cours est passé de 83,114 tonneaux à 131,392 tonneaux. Le gain total pour la seule navigation de concurrence est de 99,000 tonneaux. C'est elle qui a absorbé la presque totalité de l'augmentation. Ainsi s'explique encore la place prépondérante que la navigation à vapeur prend dans les relevés des mouvements des navires sous pavillon français, à l'entrée et à la sortie de nos ports. Ajoutons de suite que ce développement de l'effectif et des mouvements de notre marine à vapeur est dû aux compagnies postales, auxquelles des subventions annuelles, montant à plus de 23 millions, sont attribuées depuis 1869.

Disons, en terminant l'examen de cette période, que les droits de quai, institués par la loi du 30 janvier 1872, ont donné en 1880 un produit de 6,891,893 fr.

**X. — 1881-1891.** — Les idées libérales ont perdu déjà un terrain considérable. Les intérêts protectionnistes donnent de terribles assauts à l'arsenal des lois qui ont proclamé le principe de la liberté économique.

Ils se sont attaqués au tarif général des Douanes et s'ils n'ont pu encore faire surélever, au gré de leur désir, les barrières qu'il oppose à l'introduction en France des produits concurrents, ils ont obtenu des modifications, précieuses pour eux, dans les bases d'après lesquelles sont taxés les produits étrangers (Loi de douane du 7 mai 1881). — La campagne se poursuit ardente contre les traités de commerce, que,

par un singulier emploi de la métonymie, on accuse d'enchaîner la liberté d'action de la nation, alors qu'ils sont la sauvegarde de la liberté des échanges.

Constructeurs et armateurs sont de nouveau ligués pour écarter la concurrence de l'étranger. Il faut réparer l'échec de 1872. Après de longues hésitations des pouvoirs publics, après de longs débats, constructeurs et armateurs obtiennent la loi du 29 janvier 1881 sur la marine marchande.

Les constructeurs obtiennent des primes, montant :

		PRIX par tonneau de jauge.	
Pour les navires	{	en fer ou en acier à . . . . .	60 <sup>f</sup>
		en bois de 200 tonneaux ou plus à . . . . .	20
		— de moins de 200 tonneaux à. . . . .	10
		pour les navires mixtes à . . . . .	40

Est accordée, en outre, une prime de 12 fr. par 100 kilogr. de machines, chaudières, tuyaux, etc. placés à bord des navires à vapeur.

Il est difficile de dire quel est le prix d'un navire; ce prix est éminemment variable. Nous avons retenu d'une discussion récente qu'une coque neuve de navire en fer valait moyennement en Angleterre, à l'heure actuelle, 260 fr. A ce compte, la prime accordée en 1881 aurait représenté environ 23 à 24 p. 100 de la valeur sur le marché anglais. Mais ce n'est là, nous le verrons tout à l'heure, que la partie la moins importante des avantages qui sont attribués à l'industrie de la construction.

Les armateurs obtiennent une prime annuelle proportionnelle au tonnage des navires et à la distance en milles qu'ils ont parcourue dans l'année.

Cette prime s'applique exclusivement à la navigation au long cours. Elle est fixée par tonneau de jauge et 1,000 milles parcourus à 1 fr. 50 c. pour les navires de construction française sortant de chantier et décroît par année de :

0 <sup>f</sup> ,075	pour les navires en bois.
0 ,075	— composites.
0 ,050	— en fer.

Si la loi s'en était tenue là, l'avantage accordé aux armateurs eût été considérable et peut-être même difficile à justifier. Mais il n'en a pas été ainsi, comme nous le verrons plus loin.

On compte qu'en moyenne le parcours annuel d'un long courrier à vapeur est de 40,000 milles.

Mais ce parcours peut être beaucoup plus considérable, puisque un bateau à vapeur construit d'après les données actuelles de l'art des constructions navales peut déployer et même beaucoup dépasser une vitesse de 15 nœuds à l'heure, soit 360 milles par jour et 36,000 milles en 100 jours de marche, 72,000 milles en 200 jours..., etc.

Adoptant cette moyenne très faible de 40,000 milles par an, on voit qu'elle correspond à une prime de 60 fr. par tonneau de jauge pour la première année; de 60,000 fr. pour un steamer de 1,000 tonneaux, chiffre pouvant s'élever au double si le steamer a reçu une utilisation convenable dans l'année. Notons de suite que la prime diminue dans une forte mesure s'il s'agit d'un bateau en bois ou mixte. Elle



diminue, avec rapidité, suivant l'âge du navire; on va voir qu'elle diminue dans une bien autre mesure, s'il s'agit d'un navire construit à l'étranger.

La loi ajoute en effet : « La prime est réduite de moitié de celle déterminée ci-dessus pour les navires de construction étrangère. »

Cette disposition fait, *ipso facto*, passer de la bourse de l'armateur, dans celle du constructeur, la moitié de la prime ci-dessus indiquée, puisqu'elle permet à ce dernier de rehausser ses prix dans la mesure de l'avantage que l'armateur trouvera à acheter son bateau en France. Quel est cet avantage ? Il est égal au capital correspondant à la série des primes annuelles que le navire est appelé à recevoir. Il est forcément variable suivant le service que devra faire le bateau et la prime à laquelle il aura droit. Pour fixer les idées, disons que, suivant un chiffre donné dans une récente discussion, et dans l'hypothèse de la faible moyenne annuelle de parcours indiquée tout à l'heure, on pourrait, pour un navire en fer, chiffrer cet avantage à 120 fr. par tonneau. Ce chiffre d'ailleurs paraîtra faible, si on fait le calcul de la valeur actuelle d'une somme annuelle de 60 fr. décroissant de  $\frac{1}{100}$  pendant 30 ans. On a sans doute arrêté le calcul à dix ans, en raison de ce que la loi, bien que susceptible de prorogation, n'avait elle-même qu'une durée de 10 ans.

Nous voyons donc que les armateurs, ainsi que nous l'indiquions tout à l'heure, ont dû rabattre de leurs espérances. Nous dirons même que le plus grand nombre des maisons d'armement, les moyennes et les petites, ont été complètement sacrifiées.

La prime à la distance est tout à fait désavantageuse pour les voiliers dont le parcours annuel est très inférieur à celui des navires à vapeur. La décroissance de la prime est beaucoup plus rapide pour eux : elle s'opère par vingtièmes, au lieu de s'opérer par trentièmes.

Étaient, en outre, complètement oubliés dans la répartition de la « manne », les armateurs des navires se bornant à effectuer la navigation des mers d'Europe et de la Méditerranée. Cela tenait sans doute à ce que le principal argument en faveur de l'allocation d'une prime aux longs-courriers reposait sur la concurrence ruineuse que leur faisaient les compagnies françaises subventionnées à raison de leurs services postaux.

Nous sommes donc fondés à dire que les principaux avantages de la nouvelle législation étaient réservés à l'industrie de la construction des navires, puisque cette industrie ne se bornait pas à toucher une prime de 23 à 24 p. 100 de la valeur de ses produits, mais obtenait en même temps, à l'égard de ses concurrents étrangers, une protection de 120 fr. par tonneau de jauge pour la construction des longs-courriers en fer.

Ajoutons que cette même industrie a su faire réserver aux maisons de construction françaises, la fourniture exclusive des navires des compagnies subventionnées.

On nous excusera d'être entré dans ces longues explications, encore trop écourtées. Elles étaient indispensables à l'intelligence des modifications subies par le régime fiscal de la marine marchande. Elles ont pour but de bien dégager l'esprit de la législation en cette matière.

De même que pour toutes les autres industries, le rêve de ceux qui se livrent aux industries touchant aux transports par mer, serait de se réserver le monopole exclusif des transports effectués au moins par leurs concitoyens, c'est-à-dire de ce qu'on pourrait appeler les transports nationaux.

La chose est réalisable en ce qui concerne les transports de port français à port français. Elle a même été réalisée par la loi du 22 vendémiaire an II, encore en vigueur à cet égard. Le bénéfice de cette loi a été étendu aux transports de France en Algérie, et réciproquement, par une loi du 2 avril 1889. Mais quand il s'agit de commerce extérieur, le problème, nous l'avons déjà fait remarquer, devient infiniment plus difficile à résoudre.

A l'un des bouts de tout voyage de cabotage international ou de long cours, à l'aller ou au retour, on trouve toujours un port étranger. Il faut donc composer avec l'étranger. Nos armateurs ne peuvent que difficilement obtenir de la législation qu'elle leur donne les moyens d'échapper à la concurrence étrangère. Ils auraient, on l'a vu, la ressource de demander des surtaxes de pavillon ou d'entrepôt et des droits différentiels, suivant les provenances et la nationalité des expéditeurs. Mais le retour à ce système aurait pour l'industrie française des conséquences tellement dommageables qu'on n'ose en envisager la réalisation. La principale conséquence de semblables surtaxes serait l'élévation des prix du fret dans des proportions désastreuses pour celles de nos industries qui ont à faire venir de l'étranger leurs matières premières ou leurs matériaux. On n'a pas cru jusqu'à présent pouvoir renouveler la tentative échouée en 1872.

Ne pouvant obtenir le monopole des transports du commerce extérieur, l'industrie de l'armement était amenée à demander qu'on lui accordât au moins les moyens de réduire ses frais de production dans les conditions du marché libre. Pour cela, il fallait lui permettre d'obtenir son matériel les — navires — aux prix de ce marché, c'est-à-dire franc de tout droit de douane à l'entrée. Il fallait aussi qu'on l'affranchît d'une série de causes de renchérissement pesant sur ses frais d'exploitation du fait de notre législation sur l'inscription maritime.

Le législateur n'ayant pu lui donner complète satisfaction sur aucun de ces deux points, l'industrie de l'armement semblait fondée à demander une compensation sous la forme de primes. Ces primes devaient, d'autre part, être d'autant plus élevées qu'une concurrence spéciale lui était faite par les compagnies postales au moyen des subventions mêmes payées par le Trésor français. Mais il est facile de voir que l'écheveau s'embrouille, au point de devenir inextricable, si au fur et à mesure qu'on accorde des primes à l'armement, on rehausse les chiffres de la protection que l'on accorde à la construction, si on permet aux constructeurs de s'emparer des compensations accordées à l'armement.

Nous aurions bien à dire encore sur ce point, mais nous sommes tenu de nous limiter et nous aborderons l'examen rapide de l'influence exercée sur notre commerce maritime par les modifications apportées à la législation qui le régit, au cours de la période 1881-1891.

Si l'on s'en tient aux chiffres des valeurs données par l'administration des Douanes, le commerce extérieur de la France aurait subi un important mouvement de recul. Nous avons laissé, en 1880, le total des importations et des exportations réunies à 10,724,000,000 fr. ; nous le retrouvons en 1891 à 10,669,000,000 fr. Il n'est plus question de ces bonds prodigieux de deux à trois milliards au cours des périodes antérieures. On rétrograde. Il ne faut pas, heureusement, s'en tenir exclusivement aux valeurs ; il convient d'envisager également le poids des marchandises. La situation est ici plus favorable.

De 28,742,000 tonnes de marchandises, on est passé à 35,594,000 tonnes. Nous

ne pouvons ici expliquer en détail l'antinomie qui semble résulter d'un recul des valeurs et d'un accroissement simultané des quantités de marchandises faisant l'objet du commerce extérieur.

Multiples sont les motifs de la divergence de ces chiffres. Bornons-nous à noter que la valeur des marchandises est faite de manutentions, de déplacements, de transports, que dès lors avec l'abaissement général du coût des transports, les prix de tous les produits ne peuvent manquer d'éprouver, à distance égale, une baisse corrélatrice. Cette tendance à la baisse s'accuse surtout en ce qui concerne les matières premières, les matériaux, les combustibles dont la puissance d'expansion et la consommation s'accroissent du même coup. L'augmentation du trafic porte surtout sur les matières pondéreuses.

Dans les chiffres que nous venons de citer, le commerce par mer prend, comme toujours, la plus grosse part.

Pour les valeurs, en 1891, il absorbe 7,504,000,000 fr., gagnant 319,000,000 fr. sur les chiffres de la période précédente. (Le recul porte donc exclusivement sur le commerce par terre.)

Pour le poids des marchandises, il absorbe 20,894,000 tonnes, contre 16,533,000 tonnes en 1880.

Comme le poids des marchandises, le tonnage de jauge des navires qui ont fréquenté nos ports, à destination ou en provenance de l'étranger, manifeste un accroissement notable. Il est passé de 19,120,000 tonneaux en 1880, à 25,136,000 tonneaux en 1891. On remarquera même que la proportion d'augmentation du tonnage (31 p. 100) est supérieure à celle de l'augmentation du poids (26 p. 100). Ici encore, nous donnerons un mot d'explication en passant : depuis l'apparition de la vapeur, mais surtout depuis quelques années, les transports maritimes subissent une transformation remarquable.

Aux transports occasionnels effectués par des armateurs isolés tendent à se substituer des services réguliers effectués par de puissantes compagnies d'armement. Pour alimenter les navires de grandes dimensions qu'ils emploient, ces services réguliers ne peuvent se borner au fret qu'ils recueilleraient dans un seul port de départ, à destination d'un seul port d'arrivée. Leurs navires sont amenés à visiter plusieurs ports au début et au terme de leur voyage. La navigation *d'escale* prend des développements croissants. Or, le navire qui vient faire dans plusieurs ports une série d'opérations fractionnaires est compté dans chacun d'eux pour sa jauge totale. De là un accroissement considérable du chiffre de la jauge afférente à l'ensemble des ports d'un pays déterminé, de la France, dans la circonstance. Ajoutons encore que les mouvements des paquebots faisant le service postal et des voyageurs se sont considérablement accrus dans ces dernières années, apportant un appoint nouveau aux chiffres du tonnage de jauge.

Dans l'examen des chiffres correspondant aux mouvements des valeurs, du poids et des tonnages afférents aux précédentes périodes, nous n'avons pas cru pouvoir nous étendre aussi longuement que nous l'aurions désiré sur les parts proportionnelles prises dans les mouvements de nos ports par le pavillon français et par les pavillons étrangers (pavillon direct ou pavillon tiers). Abordant l'examen de la situation actuelle de notre commerce maritime, nous sommes forcé de multiplier un peu les détails pour en faire comprendre l'économie et surtout pour bien faire saisir l'action qu'exerce sur ce commerce la législation fiscale et financière qui le régit.

Sur l'ensemble du commerce maritime de la France avec l'étranger, en 1891, le pavillon étranger a couvert une valeur de 4,106,000,000 fr., soit 54 p. 100 du total. Nous demandons à ne pas nous en tenir à cette première constatation et à analyser les chiffres. Les rapports se modifient en effet si on examine séparément les importations et les exportations. A l'importation, sur un mouvement de 4,298,000,000 fr., le pavillon étranger couvre 3,640,000,000, soit 61 p. 100 du total. A l'exportation, la situation change: sur un total de 3,206,000,000 fr., le pavillon étranger ne prend plus que 1,466,000,000 fr., soit 45 p. 100 du total.

D'une manière générale, nos importations sont supérieures à nos exportations. C'est un fait connu que déplorent les théoriciens de la balance du commerce et dont se félicitent tous ceux qui n'ont pas de motifs pour cultiver les sophismes. Nous recevons plus que nous ne donnons, c'est-à-dire que nous trouvons un bénéfice dans les échanges que nous faisons avec les étrangers.

Dans le mouvement des importations appréciées en valeur, le pavillon étranger domine. La proportion se retourne à l'égard des exportations. Ce phénomène comporte une explication toute naturelle : Tout expéditeur éprouve une tendance distinctive à recourir à un transporteur de sa nationalité, parlant sa langue, sur lequel il peut se procurer de faciles références, qu'il sait où retrouver, avec lequel il débattrà au besoin ses intérêts devant les tribunaux de son pays. Ces considérations suffisent à assurer la prépondérance au pavillon du pays d'où part le chargement.

Après avoir parlé des valeurs, il serait intéressant de poursuivre l'examen du même phénomène en faisant porter cet examen sur le poids des marchandises.

Nos statistiques, cela est regrettable, ne permettent pas de le faire : elles ne donnent pas la distinction des mouvements en poids par pavillon. Elles donnent cependant le poids total.

A l'importation nous recevons 26,722,000 tonnes métriques de marchandises ; à l'exportation, nous expédions 8,872,000 tonnes. Trois quarts d'un côté, un quart de l'autre. On voit qu'en France le fret de sortie fait défaut. D'une manière générale, nous recevons des matières alimentaires, des matières premières, des matériaux. Nous expédions des produits fabriqués. On comprend dès lors que le pavillon étranger ait une tendance à prédominer, dans la mesure où le poids des importations l'emporte sur celui des exportations.

Nous allons sentir plus nettement encore l'influence de ces conditions spéciales de notre commerce, si nous passons à l'analyse des parts prises par les pavillons français et étrangers dans le mouvement de nos ports en 1891 (entrées et sorties réunies).

Le mouvement total des navires chargés, pour le commerce extérieur de 1891, est de 25,136,000 tonneaux de jauge. Le pavillon étranger figure dans ce chiffre pour 16,087,000 tonneaux, ou 64 p. 100 de l'ensemble.

Au premier abord ce chiffre peut paraître inquiétant et éminemment défavorable à notre marine ; mais il ne faut pas se contenter d'un premier aperçu.

Examinons séparément d'abord les chiffres des entrées et des sorties.

A l'entrée, sur un mouvement de 15,009,000 tonneaux, le pavillon étranger couvre 10,422,000 tonneaux ou près de 70 p. 100.

A la sortie, sur un mouvement de 10,127,000 tonneaux, le pavillon étranger ne couvre plus que 5,665,000 tonneaux ou 56 p. 100.

Il convient de se rappeler ici les observations que nous avons présentées précédemment sur les développements pris par la navigation d'escale. Il serait contraire au bon sens et à la bonne foi de considérer l'unité du tonneau de jauge, même restreinte aux navires chargés, comme présentant une base convenable de comparaison. Un navire de plusieurs milliers de tonneaux de jauge peut entrer dans un port pour y prendre ou y laisser quelques centaines de tonnes métriques de marchandises, et cependant on le compte dans les mouvements du commerce pour sa jauge totale.

Avec le développement de la navigation d'escale, le total de la jauge des navires fréquentant les ports d'un pays perd, de plus, sa signification au point de vue des mouvements du commerce maritime de ce pays. Or, un grand nombre des navires étrangers ne touchent en France qu'à titre d'escale, tandis que les navires français y ont leur point de départ et d'arrivée.

Pour apprécier raisonnablement les parts proportionnelles des pavillons dans le commerce maritime, il faudrait, — on ne saurait trop le répéter, — connaître ces parts, pour le poids comme pour les valeurs. Il est vraisemblable que nous retrouverions alors une proportion analogue à celle que nous avons constatée pour les valeurs, sinon plus favorable encore pour l'exportation ou la sortie des marchandises.

Pour achever de caractériser le commerce maritime de la France en 1891, il reste à indiquer les développements pris par la navigation à vapeur. Elle englobe, pour les seuls navires chargés, un tonnage de 22,257,000 tonneaux, représentant 88 p. 100 du total; et, si l'on ne considère que les mouvements des navires sous pavillon français, la part de la navigation à vapeur correspond à 92 p. 100 de la jauge totale des navires chargés (7,537,000 tonneaux).

Si des mouvements on passe à l'effectif des navires français, on trouve que les navires à vapeur tendent à prendre une prépondérance analogue. La jauge de l'effectif total, voile et vapeur réunis, n'a subi, depuis 1880, qu'une légère augmentation : de 919,298 tonneaux elle passe à 948,079. Mais tandis que le tonnage des navires à voile fléchit de 215,000 tonneaux, le tonnage des navires à vapeur gagne 244,000 tonneaux, représentant une puissance de transport triple à celle d'un tonnage égal de navires à voile.

L'accroissement porte presque exclusivement sur l'effectif des navires affectés au commerce extérieur, à l'exclusion du cabotage français. La navigation au long cours absorbe 184,000 tonneaux dans cette augmentation.

Cet accroissement de l'effectif des navires à vapeur est en partie la conséquence directe de la loi du 29 janvier 1881 sur la marine marchande. Les effets de la loi se combinent d'ailleurs avec les développements qu'a reçus la flotte des compagnies postales subventionnées.

Le tonnage de cette dernière flotte, en y comprenant les navires à vapeur affectés ou non au service des lignes postales et possédés par les compagnies subventionnées, atteint à l'heure actuelle bien près de 300,000 tonneaux.

Pour terminer, dans les conditions que nous avons adoptées pour les périodes antérieures, la revue de la période 1881-1891, il reste à indiquer les produits des droits de quai institués en vertu de la loi du 30 janvier 1872. Le produit de ces droits, que nous avons laissé à moins de 7 millions, dépasse 9 millions en 1891.

**XI. — Dernières mesures législatives. Situation actuelle du commerce maritime.** — Le mouvement de réaction économique que nous avons signalé en rendant compte de la période 1881-1891 ne devait pas tarder à avoir sa conclusion. Dès le 11 janvier 1892 intervenait un nouveau tarif général des douanes, dont la majorité des taxes était sensiblement relevée. Tous les traités de commerce et de navigation, conclus depuis 1860, avec la plupart des grandes nations du monde, avaient été dénoncés. Le régime des traités était formellement condamné. Les conventions à intervenir ultérieurement avec les nations étrangères devaient être réglées sur les bases d'un tarif minimum, au-dessous desquelles le Gouvernement ne pourrait descendre dans les négociations qu'il serait amené à engager. Les changements apportés dans l'orientation économique de la France ne pouvaient manquer d'avoir leur répercussion sur le régime légal de la marine marchande. La durée d'application de la loi du 29 janvier 1881 avait été fixée à dix années ; ce délai expirait par conséquent le 29 janvier 1891. A cette date on n'avait pu encore se mettre d'accord sur les stipulations à introduire dans la loi destinée à continuer l'œuvre de 1881. Les conditions de cette dernière loi avaient d'abord été prorogées d'un an par une loi du 21 juillet 1890. Au 25 janvier 1892, on n'était pas encore prêt. La loi de 1881 fut de nouveau prorogée jusqu'au 29 janvier 1893 (1).

Les travaux préparatoires de la nouvelle loi furent laborieux. La discussion ne put s'engager au Parlement que le 14 janvier 1893. L'accord qui avait paru s'établir précédemment entre les armateurs et les constructeurs, fut brusquement rompu au cours des débats devant la Chambre des députés. Le temps pressait et on aboutit à une loi dont nous allons résumer les principales dispositions.

En ce qui concerne les constructions maritimes, les primes sont portées, par tonneau de jauge brute, à :

Pour	{ en fer et en acier . . . . . en bois de 150 tonneaux ou plus . . . . . — de moins de 150 tonneaux . . . . .	65 <sup>f</sup>
les		40
navires		30

Pour les machines motrices et appareils auxiliaires, il est alloué une prime supplémentaire de 15 fr. par 100 kilogr.

En ce qui concerne l'armement, les primes sont fixées par tonneau de jauge brute et par 1,000 milles parcourus :

Pour les navires à vapeur, à 1<sup>f</sup>,40

avec décroissance annuelle à partir de leur construction de :

0<sup>f</sup>,06 pour les navires en bois.  
 0,04 — en fer et en acier.

Pour les navires à voile, à 1<sup>f</sup>,70

---

(1) La prorogation n'était pas complète : les constructeurs obtenaient déjà l'introduction d'un article ainsi conçu : « Pendant la durée de la prorogation, les navires de construction étrangère francisés postérieurement au 29 janvier 1891 n'auront pas droit à la prime établie par l'article 9 de la loi du 29 janvier 1881.

avec décroissance annuelle à partir de leur construction de

0<sup>r</sup>,08 pour les navires en bois.  
0,06 — en acier.

La prime est augmentée de 25 p. 100 pour les navires à vapeur construits sur des plans préalablement approuvés par le département de la marine.

Les primes qui précèdent sont applicables à tous les navires de construction française de plus de 80 tonneaux bruts pour les navires à voile et de plus de 100 tonneaux bruts pour les navires à vapeur.

On voit que le taux de la prime est augmenté de 5 fr. par tonneau de jauge pour ces constructions ; ce n'est là d'ailleurs, ainsi que nous l'indiquerons tout à l'heure, qu'une faible partie des avantages obtenus par les constructeurs.

A l'égard de l'armement, bien que le taux de la prime descende pour les vapeurs de 1 fr. 50 c. à 1 fr. 10 c., il y a cependant, en fait, augmentation. La base du calcul qui, en 1881, portait sur la jauge nette, porte dorénavant sur la jauge brute des navires ; le chiffre de 1 fr. 10 c. dans les conditions nouvelles correspondrait à un chiffre de 1 fr. 57 c. suivant l'ancien mode de calcul.

Pour les navires à voile, l'accroissement de la prime est de 0 fr. 20 c. par tonneau de jauge.

Le taux de décroissance annuelle de la prime est réduit pour toutes les catégories. Ce qui revient à dire que la durée du paiement de la prime est allongée.

Les primes s'appliquent aux navires à voile de plus de 80 tonneaux bruts, aux navires à vapeur de plus de 100 tonneaux bruts.

Ces diverses primes, qui précédemment n'étaient applicables qu'à la navigation au long cours, sont étendues au cabotage international.

Le point caractéristique de la nouvelle loi réside dans la suppression de toute prime pour les navires de construction étrangère.

Par suite de cette dernière disposition, les armateurs français se trouvent livrés à la discrétion des constructeurs qui, délivrés de toute concurrence étrangère, sont mis à même, s'ils s'entendent entre eux, d'élever le prix des navires de manière à absorber la presque totalité de la prime à l'armement.

Par cette disposition, qui a soulevé les plus vives protestations de la part des représentants des armateurs, le principe même des primes se trouve violé. Les primes tiraient leur justification de ce que l'on renonçait au système de la protection douanière en faveur des industries touchant aux transports maritimes. D'après la loi qui vient d'être promulguée le 30 janvier 1893, dans les termes dont nous venons de donner une rapide analyse, les constructeurs jouissent en même temps et d'une prime représentant plus du quart de la valeur des bâtiments, et d'une protection qui leur permet d'élever leurs prix à plus du double de ceux du marché anglais, c'est-à-dire du marché général des bâtiments de mer.

La loi du 30 janvier 1893 appellerait encore bien des observations ; mais, nous l'avons déjà fait observer, nous sommes tenu de nous restreindre. Nous croyons d'ailleurs en avoir dit assez pour caractériser le régime auquel sont actuellement soumis le commerce maritime de la France avec l'étranger, la marine française et les industries qui s'y rattachent.

Récapitulant les éléments de la situation actuelle, nous voyons que, en dehors

des droits de douane, les transports maritimes du commerce extérieur ne sont soumis en France qu'aux droits de quai, assis sur la jauge des navires entrant dans nos ports. Le montant annuel total de ces droits s'élève à environ 9 millions de francs ; cette taxe pèse indistinctement sur les navires de tous pavillons, français ou étrangers ; les navires étrangers en paient la majeure partie, puisqu'à l'entrée de nos ports, ils représentent 70 p. 100 du tonnage. Il n'existe plus de surtaxe de pavillon. Les choses sont organisées en vue d'obtenir ce résultat, que les prix de fret, en provenance ou à destination de la France, ne soient pas supérieurs à ceux du marché général et n'apportent aucune surcharge à notre commerce d'importation ou d'exportation.

En raison de ce fait qu'aucune protection douanière n'est attribuée aux industries qui se rattachent aux transports maritimes et à titre de compensation des charges que leur impose la législation générale, des allocations annuelles considérables sont demandées à leur profit au budget général du pays. Nous croyons intéressant d'en donner un aperçu.

En premier lieu, le montant moyen annuel des primes à la construction s'est élevé pour les années 1881-1890 à 2,680,000 fr., avec obligation, de fait, imposée aux armateurs, d'acheter en France leurs navires. Ce chiffre sera certainement doublé et nous l'inscrivons pour . . . . . 5,000,000<sup>f</sup>

2° Les primes à la navigation ont donné lieu pour la même période de dix ans à une dépense moyenne annuelle de 7,500,000 fr., qui sera probablement portée avec la nouvelle loi à . . . . . 10,000,000

3° Les primes accordées aux navires se livrant à la pêche de la morue représentent une dépense annuelle d'environ . . . . . 3,000,000

4° Enfin les subventions accordées aux compagnies maritimes chargées d'un service postal oscillent autour du chiffre de . . . . . 25,000,000

L'ensemble des charges annuelles imposées au budget général du pays ressortent ainsi à un chiffre moyen oscillant autour de 40,000,000

à . . . . . 43,000,000<sup>f</sup>

C'est là un chiffre que l'on trouvera sans doute considérable, on devrait même le considérer comme inadmissible, s'il ne devait au moins avoir pour effet de concourir effectivement à l'amélioration de la situation de notre commerce extérieur et au développement de notre marine marchande. Or, c'est ce qui ne manquerait pas de se produire si l'on devait laisser coexister, dans la législation sur la marine marchande en ce qui concerne l'industrie des constructions navales, le système des primes et celui de la protection.

L. L. BEURIN-GRESSIER.



TABLEAU.



**ANNEE. — Commerce extérieur. (Années 1827, 1837, 1847, 1859, 1869, 1880, 1891.)**

TONNAGE DES NAVIRES CHARGÉS. — POIDS ET VALEUR DES CARGAISONS.

	1827.		1837.		1847.		1859.		1869.		1880.		1891.	
	NAVRES charges en milliers de tonnes	NAVRES charges en millions de francs	NAVRES charges en milliers de tonnes	NAVRES charges en millions de francs	NAVRES charges en milliers de tonnes	NAVRES charges en millions de francs	NAVRES charges en milliers de tonnes	NAVRES charges en millions de francs	NAVRES charges en milliers de tonnes	NAVRES charges en millions de francs	NAVRES charges en milliers de tonnes	NAVRES charges en millions de francs	NAVRES charges en milliers de tonnes	NAVRES charges en millions de francs
Navires français	398	212	534	255	916	443	1,638	683	2,292	3,581	1,368	4,587	1,658	1,658
Navires étrangers	409	425	754	217	4,269	399	2,002	3,768	6,383	1,121	4,790	13,281	1,246	15,974
Navires étrangers portant d'autres pavillons	07	29	154	59	624	80	373	78	1,104	3,396	1,503	4,352	1,464	1,464
Totaux pour les importations	874	366	1,494	541	2,809	923	4,003	3,768	6,631	11,967	4,122	15,009	15,974	4,298
Importations totales	200	207	363	267	363	1,200	8,433	2,419	11,487	4,009	23,065	6,112	10,748	1,640
Exportations totales	506	808	1,200	808	1,200	1,200	8,433	2,419	11,487	4,009	23,065	6,112	10,748	1,640

  

	1827.		1837.		1847.		1859.		1869.		1880.		1891.	
	NAVRES charges en milliers de tonnes	NAVRES charges en millions de francs	NAVRES charges en milliers de tonnes	NAVRES charges en millions de francs	NAVRES charges en milliers de tonnes	NAVRES charges en millions de francs	NAVRES charges en milliers de tonnes	NAVRES charges en millions de francs	NAVRES charges en milliers de tonnes	NAVRES charges en millions de francs	NAVRES charges en milliers de tonnes	NAVRES charges en millions de francs	NAVRES charges en milliers de tonnes	NAVRES charges en millions de francs
Navires français	393	205	543	239	673	339	1,473	839	4,968	1,211	3,160	1,358	4,462	1,740
Navires étrangers	347	200	438	249	673	398	1,991	2,098	4,833	4,351	2,834	4,169	3,720	4,238
Navires étrangers portant d'autres pavillons	93	40	132	42	446	59	272	149	617	289	1,163	535	1,945	238
Totaux pour les exportations	833	445	1,113	530	4,497	796	3,036	2,098	4,418	2,753	2,851	7,157	3,063	10,127
Exportations totales	157	157	228	228	228	253	863	678	863	1,281	1,163	2,425	1,549	3,952
Exportations totales	602	758	1,049	758	1,049	1,049	2,961	2,755	4,031	3,994	5,677	4,643	8,872	4,731

  

III. — IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS RÉUNIES.	
Par mer	1,707
Par terre	357
Total	1,168

Nota. — La répartition des valeurs par pavillon a été faite pour les années 1827, 1837 et 1817 en appliquant le pourcentage d'une moyenne décennale à la valeur totale pour chacune de ces années.