

JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

JSFS

Vie de la société

Journal de la société statistique de Paris, tome 43 (1902), p. 393-397

http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1902__43__393_0

© Société de statistique de Paris, 1902, 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 1902.

I.

PROCÈS-VERBAL DE LA SÉANCE DU 19 NOVEMBRE 1902.

SOMMAIRE. — Adoption du procès-verbal de la séance du 15 octobre. — Élection et présentation de nouveaux membres titulaires. — Nécrologie. — Présentation des ouvrages par M. le Secrétaire général. — Avis relatif au renouvellement du Bureau et du Conseil. — Communication de M. G. Cadoux sur le trust de l'Océan; discussion : MM. Yves Guyot, des Essars, Hennequin, Raffalovich, Schelle, A. Neymarck, E. Levasseur, G. Cadoux.

La séance est ouverte à 9 heures sous la présidence de M. Émile Mercet.

M. le PRÉSIDENT signale à l'assemblée la présence de M. le général de Wendrichs, délégué permanent de S. M. l'Empereur de Russie pour l'étude des transports dans l'Europe occidentale et membre de l'Institut international de statistique. A tous ces titres, il lui souhaite la bienvenue au nom de la Société.

Le procès-verbal de la séance précédente est adopté.

Est élu à l'unanimité membre titulaire M. Barriol, inspecteur à la Compagnie P.-L.-M., présenté dans la dernière séance.

Sont présentés comme membres titulaires, pour être soumis à l'élection dans la prochaine séance :

MM. Charles *de Larivière*, trésorier-payeur général du Jura, sur la proposition de MM. Caylat et Matrat;

Charles *Renard*, membre de la Société d'économie politique, 2, avenue Péterhof, sur la proposition de MM. Bellom et Flechey;

Paul *Dubois*, administrateur de la Compagnie des eaux de Vichy, 65, avenue de Neuilly, à Neuilly, sur la proposition de MM. A. Neymarck et Flechey.

M. le PRÉSIDENT a le regret d'annoncer la mort de M. Charles Cotard, ingénieur, décédé à Constantinople. M. Cotard nous appartenait depuis vingt ans et, dans les rares instants qu'il passait à Paris, ne manquait pas d'assister à nos séances et de prendre part aux discussions. Lorsqu'il s'agissait de questions de transport et de voies de communication, sa compétence et sa haute autorité en pareille matière élargissaient les débats. La Société s'associera certainement aux regrets exprimés par son Président.

M. le SECRÉTAIRE GÉNÉRAL présente les ouvrages suivants offerts par leurs auteurs : *La situation économique en Allemagne, 1901-1902*, par M. Sagoux ; — *Effets de l'incorporation des contingents auxiliaires dans l'armée active*, par le Dr Lowenthal ; — *La pré-tuberculose et le sanatorium de Banyuls-sur-Mer*, par M. G. Lafargue ; — les plaquettes de M. de Swarte (*Le Trésor public, Les vingt premières années de la Banque de France*, etc.). Sont parvenus également un certain nombre de documents officiels dont on trouvera la liste page 427.

A ce propos, M. Neymarck signale dans la statistique de la ville de Hambourg, transmise à la dernière séance, une étude intéressante élaborée sur un plan nouveau et qui concerne la statistique des tramways.

M. le PRÉSIDENT rappelle que la Société devra, dans la séance du 17 décembre prochain, procéder au renouvellement partiel du Bureau et du Conseil.

Conformément à l'article 6 du règlement, le Conseil a, dans sa séance du 5 de ce mois, dressé la liste suivante des candidats qu'il propose pour les diverses fonctions :

Président pour l'année 1903 : M. Schelle.

Vice-Président pour trois ans : M. Arthur Fontaine.

Membres du Conseil : pour deux ans, M. Gaston Cadoux (en remplacement de M. Salefranque, nommé directeur de l'Enregistrement) ; pour trois ans, MM. Paul Doumer et Payelle.

Les pouvoirs de M. Flechey, *secrétaire général*, et de M. Matrat, *trésorier-archiviste*, arrivant à expiration à la fin de cette année, le Conseil propose de les renouveler pour trois ans.

L'ordre du jour appelle la lecture de la communication de M. Cadoux intitulée : « Comment nous défendre contre le trust de l'Océan », communication qui commence à paraître dans le présent numéro et y sera publiée *in extenso*.

Cette lecture donne lieu à une intéressante discussion.

M. Yves GUYOT ne veut présenter que quelques observations relativement au choix de Brest comme port d'attache des services transatlantiques. M. Cadoux vient de dire que la distance de New-York à Liverpool et à Cherbourg était de 5 371 kilom. et celle de Brest est de 5 039 kilom. La différence est donc de 332 kilom. Un navire qui fait 20 nœuds à l'heure la parcourt en neuf heures. Par terre, Brest est plus éloigné de Paris de 255 kilomètres, ce qui actuellement représente entre l'express de Cherbourg et l'express de Brest une différence d'heures contre celui-ci de quatre heures quinze minutes. Brest donnerait donc au maximum un gain de cinq heures sur le voyage de Paris à New-York. Ces cinq heures valent-elles tous les travaux qui seraient nécessaires à Brest ? un aménagement du port de commerce, une forme de radoub.

M. CADOUX dit qu'on en construit une de 213 mètres. M. Yves GUYOT est étonné, car ce n'est certainement pas avec les ressources de la chambre de commerce. De plus, il faudrait établir une gare permettant aux grands trains de voyageurs d'arriver jusqu'au quai d'embarquement.

M. Cadoux n'a pas assez appuyé sur les difficultés de l'entrée de Brest et sur ses brouillards. M. Yves Guyot, dans des tentatives qu'il a faites pour aller au phare d'Armor en 1889, peut affirmer leur intensité. Ce ne fut qu'en 1890 qu'il put s'y rendre.

M. Yves Guyot ajoute que, toutes ces difficultés pourraient-elles être surmontées, il y en a une autre : c'est que Brest est le plus grand port de guerre français de Bayonne à Dunkerque. Il est impossible de faire coïncider l'existence d'un grand port de commerce et d'un grand port de guerre. La marine militaire n'abandonnera pas Brest comme elle pourrait abandonner Cherbourg pour Lézardrieux.

M. Gaston CADOUX répond que la considération de la durée du voyage par terre a peu d'influence. C'est là une observation qui a été faite bien souvent. La question la plus importante est la durée du voyage par mer ; la clientèle, et surtout la clientèle de luxe, donnera toujours la préférence à la ligne permettant la traversée la plus courte. Il ajoute qu'avec un port en eau profonde, il ne sera pas nécessaire de compter sur l'heure de la marée ; les horaires des navires pourront être exactement ajustés aux horaires des chemins de fer sans aucun temps perdu.

Quant à la seconde objection formulée par M. Yves Guyot, on doit observer qu'à Brest le port commercial est entièrement distinct du port de guerre. Les travaux actuellement exécutés permettent d'entrer à toute heure dans le port de commerce sans gêner le moins du monde la marine militaire. Les routes suivies ne sont pas les mêmes et les expériences se font d'un autre côté de la rade.

Au sujet des brumes, M. Cadoux s'en réfère aux opinions exprimées par les hommes compétents qu'il a consultés ou cités. Il a indiqué les statistiques des ponts et chaussées, l'opinion de l'amiral La Réveillère, laquelle a d'autant plus de poids que l'amiral a dirigé l'école de pilotage. Pour les nombreux marins qu'il a consultés, parmi lesquels plusieurs commandants de grands navires de commerce ou des officiers de marine, l'objection tirée de l'intensité exceptionnelle des brouillards est la conséquence d'un préjugé. Il s'agit en somme d'arriver dans le goulet. Autant il est difficile de longer les côtes, autant il est facile de passer le goulet.

M. le général DE WENDRICHS confirme par un exemple l'antagonisme universel de la marine de commerce et de la marine de guerre. Sur la mer Noire, il existe un superbe port maritime, Sébastopol. Après avoir créé un grand nombre de bâtiments de guerre, la marine russe a exigé le transfert du port de commerce à Théodosia, port d'ailleurs mal situé et dont l'aménagement a exigé de nombreux millions. Peut-être rencontrera-t-on à Brest des difficultés de même ordre, car en invoquant soit les secrets de la défense nationale, soit d'autres motifs, aucune marine militaire ne souffre à côté d'elle de port de commerce.

M. CADOUX dit qu'en effet ce préjugé se rencontre dans toutes les nations. En France, il date de Colbert et de Vauban. Jusqu'à ces derniers temps, à Brest, les navires de commerce étaient souvent obligés de se retirer pour laisser passer les navires de guerre. Mais aujourd'hui le port est très amélioré; de grands travaux ont été exécutés pour faciliter l'entrée ou la sortie des plus grands navires. L'antagonisme signalé tend à disparaître; il est inadmissible en effet que, pour des éventualités qui deviennent de plus en plus rares et plus lointaines, on paralyse l'essor commercial d'une nation.

M. DES ESSARS remercie M. Cadoux d'avoir fait mettre à l'ordre du jour la question du trust de l'Océan et d'avoir présenté à la Société de statistique un travail si complet et si bien étudié. Il propose des moyens de lutter contre le trust; ce sont ces moyens qu'il convient de discuter.

En premier lieu, le trust paraît un épouvantail, cependant la lecture du traité avec les compagnies allemandes indique bien plutôt le désir de régulariser la concurrence désordonnée et quelque peu anarchique que se font les compagnies de navigation, que l'arrière-pensée d'écraser celles qui restent en dehors du trust par des tarifs de guerre.

La réduction des frets ne paraît même pas probable, car le trust a payé les navires anglais qu'il a achetés bien au-dessus de leur valeur et, s'il ne veut pas courir à la ruine, il devra essayer de tirer le meilleur parti possible des instruments très coûteux qu'il détient. Les premières opérations de M. Piarpont Morgan n'ont d'ailleurs pas été heureuses, on leur attribue la crise financière de New-York.

M. Cadoux voudrait une flotte de navires marchant à 23 nœuds et ayant leur tête de ligne à Brest. Cette solution serait fort onéreuse; les dépenses de navigation croissent, en effet, comme le cube de la vitesse, mais comme la durée de la traversée diminue dans le rapport inverse de la vitesse, la différence est finalement proportionnelle au carré de la vitesse.

Depuis que la compagnie Cunard a construit ses deux grands paquebots *Lucania* et *Campania*, elle ne donne plus de dividende. La Compagnie transatlantique souffre beaucoup depuis qu'elle a des paquebots de très grande marche. Des navires à 23 nœuds ne se prêtent donc pas à une exploitation commerciale et devraient recevoir de fortes subventions de l'État.

Prendre Brest pour tête de ligne est chose bien difficile. Un port militaire et un port marchand vivent rarement en bon accord, comme l'a fait remarquer M. Yves Guyot, puis l'entrée à Brest de paquebots de 220 à 230 mètres de long et de 22 à

23 mètres de large est une réelle difficulté ; il en est de même de la navigation dans l'Yroise. Pour toutes ces raisons, M. des Essars pense que la solution préconisée par M. Cadoux n'est pas sans donner lieu à des critiques qui méritent considération.

M. HENNEQUIN a écouté la communication de M. Cadoux avec le plus vif intérêt. Mais il attendait quelques indications sur l'origine du trust, sur les idées qui ont présidé à sa fondation, sur son véritable but.

On a dit que ce but était surtout le relèvement des prix, qui avaient considérablement baissé. M. Hennequin ne croit pas que ce soit là le véritable objet de cette vaste agglomération de bateaux ; il y a autre chose. En effet ce ne serait pas la première tentative de relèvement des frets ; des *pulls* ont déjà été organisés, et, tout récemment, en 1899, pour le relèvement des prix de transport rendu nécessaire par l'extraordinaire abaissement qui résultait d'une concurrence excessive et telle que les prix de passage par New-York étaient tombés à 30 et à 50 fr. et chez nous à 70 fr.

Les *pulls* dans lesquels étaient entrées un grand nombre de compagnies de navigation, surtout européennes, ont eu pour effet notamment de relever le prix de passage en 3^e classe, du Havre à New-York, de 70 à 130 fr. ! La création du trust n'implique-t-elle pas quelque idée de lutte entre l'Amérique et l'Europe ? C'est là un point inquiétant.

Quant à l'idée préconisée par M. Cadoux de reporter le port d'attache des paquebots à Brest, on rappellera que la Compagnie transatlantique a déjà fait une tentative de cette nature, car, vers 1870 ou 1871, elle a fait escale à Brest et a dû l'abandonner en raison des difficultés de la navigation et des brumes. D'autre part, des compagnies étrangères, avant d'adopter Cherbourg, ont aussi étudié sérieusement la question. Mais en supposant que les conditions du port de Brest soient devenues assez bonnes pour que les paquebots puissent abandonner le Havre pour Brest, rien n'empêchera les navires du trust de faire de même ; ce n'est donc pas un moyen de défense suffisant. En tout cas, il faudra beaucoup de temps pour les travaux et les constructions ; pendant ce temps le trust ne fera-t-il pas des efforts considérables pour accaparer la clientèle ? Aujourd'hui les navires étrangers adoptent une pratique nouvelle lorsque les ports sont insuffisants : ils restent simplement en rade où de petits vapeurs vont les trouver.

M. RAFFALOVICH répond à M. Hennequin que la création du trust de l'Océan peut être attribuée à trois ou quatre causes différentes : à la tendance impérialiste, aux besoins des chemins de fer américains, au désir du fondateur de réaliser un profit. Aujourd'hui, les financiers des États-Unis sont obligés de faire de nouvelles affaires pour faire vivre les anciennes. Après avoir entrepris l'assainissement des compagnies de chemins de fer, dont un certain nombre avaient fait faillite après la crise de 1893, et en avoir remis plusieurs sur pied, ils étaient préparés à de grandes opérations sur le marché des valeurs de chemins de fer. Après la guerre, ils ont tiré habilement parti du terrain préparé : les meilleurs clients du trust de l'acier sont les compagnies de chemins de fer, de là le trust de l'acier. Mais celui-ci crée de lourdes charges ; ses actions ont subi une forte dépréciation : depuis l'origine, les cours sont tombés de 47 dollars à 24, puis se sont relevés. La situation est cependant embarrassée et Piarpont Morgan a besoin de faire beaucoup d'affaires pour en sortir ; il lui faut de nouvelles ressources : dans la voie du lancement des affaires il n'est pas possible de s'arrêter.

Le trust de l'Océan paraît la plus mauvaise des affaires de groupe parce qu'une crise du fret est imminente. Les chantiers anglais, qui auront cette année plus de commandes que jamais, en auront fort peu à l'avenir ; la concurrence déterminera l'abaissement des frets et cette concurrence, au point de vue des marchandises, paraît devoir être très considérable.

M. Raffalovich ne croit pas au succès de la tentative proposée par M. Cadoux. Au point de vue financier, on trouverait très difficilement en ce moment les capitaux nécessaires à la construction des navires.

M. SCHELLE désirerait savoir entre quelles catégories se répartissent les passagers

de France en Amérique, c'est un point qui n'est pas indifférent au point de vue des possibilités de recettes.

M. HENNEQUIN répond qu'il y a beaucoup d'émigrants, mais que ceux-ci constituent une clientèle rémunératrice.

M. NEYMARCK remarque que les compagnies incorporées dans le trust, si elles ont été payées en espèces, ce qui est certain pour plusieurs, ont fait une bien meilleure opération que le trust. Celui-ci doit rémunérer un capital de 975 millions.

Supposons le taux d'amortissement très modéré de 2 p. 100 et le taux d'intérêt à servir aux capitaux engagés, sous quelque forme que ce soit, de 5 p. 100 seulement, les profits de l'entreprise devront produire d'abord au moins 117 millions de francs. C'est une somme énorme que le trust sera impuissant à réaliser.

M. LEVASSEUR dit que M. Cadoux a parfaitement expliqué l'utilité des ports en eau profonde et, à cet égard, le choix de Brest serait excellent. Déjà, il y a une cinquantaine d'années, lorsqu'on venait de construire la ligne de Bretagne, on pensait que Brest allait devenir, pour éviter aux voyageurs le mal de mer, le meilleur point d'embarquement. On a fait des travaux, et il n'en est rien résulté si ce n'est une très petite augmentation de commerce. M. Levasseur a toujours entendu dire qu'il était très difficile de faire vivre ensemble la marine militaire et la marine marchande, l'une écrase l'autre ; peut-être les mœurs tendent-elles à changer.

A l'objection sur la durée plus grande du voyage par terre, M. Cadoux a parfaitement répondu. Avant tout, le passager craint le mal de mer, et c'est ce qui fera le succès du Transsibérien ; mais ce qui détermine le choix pour les passagers est indifférent pour les marchandises. Le trafic par terre étant plus coûteux que par eau, il est douteux que les marchandises suivent les voyageurs.

M. le général DE WENDRICHS croit que la réalisation de la ligne de Brest est désirable. Mais il ne faut pas songer seulement à la partie maritime de la ligne, il faut encore organiser sur terre des trains directs partant des grandes capitales avec tarifs combinés.

M. CADOUX, répondant aux précédents orateurs, croit que les raisons données par M. Raffalovich, pour expliquer la création du trust de l'Océan, sont les bonnes. On a souvent invoqué la nécessité de moyens de transport pour le trust de l'acier et de la houille, mais l'étendue des opérations de cette entreprise a bien diminué et peut-être a-t-on plutôt songé à provoquer un relèvement des cours des actions. M. Hennequin a dit que si l'on organisait le port de Brest les bateaux allemands ou anglais y viendraient aussi et l'on a parlé des marchandises. Mais M. Cadoux n'a pas songé à détourner le trafic des marchandises ni même les voyageurs ordinaires ; il n'a entendu viser que les voyageurs de luxe seulement. Le Havre restera certainement le port des marchandises.

La ligne de Brest doit être envisagée comme une ligne réclame pour les voyageurs de luxe ; il n'est nullement indifférent d'avoir une ligne à grande vitesse servant de réclame. C'est ainsi que les compagnies hambourgeoises ont été amenées à construire leurs navires rapides malgré les charges considérables qu'ils leur imposent. Le fret cher ne circule que pendant l'été, c'est vrai ; aussi pendant l'hiver ces mêmes compagnies vont-elles chercher du trafic à Naples.

Par ces procédés, les voyageurs de très grand luxe ont été détournés sur Hambourg ; pour les autres voyageurs, nos bateaux ont les mêmes qualités que les autres. Autrefois, nous attirions également la clientèle de luxe ; nous l'avons perdue parce que d'autres ont obtenu de plus grandes vitesses.

On a parlé enfin de la difficulté de réunir les capitaux nécessaires ; peut-être comprendra-t-on qu'il y a un intérêt supérieur pour notre pays à réaliser la nouvelle ligne, destinée à être utilisée par la France et par la partie septentrionale de l'Europe, peut-être alors fera-t-on l'effort nécessaire.

Aucun orateur ne demandant plus la parole, la séance est levée à 11 heures.

Le Secrétaire général,
E. FLECHEY.

Le Président,
E. MERCET.