

JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

G. CADOUX

Comment nous défendre contre le trust de l'océan (suite et fin)

Journal de la société statistique de Paris, tome 44 (1903), p. 12-20

http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1903__44__12_0

© Société de statistique de Paris, 1903, 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/>

III.

COMMENT NOUS DÉFENDRE CONTRE LE TRUST DE L'OcéAN.

(Suite et fin [1].)

D'après M. Vetillart, les ouvrages nouveaux de nos ports magistraux devraient être construits en vue de navires d'un tirant d'eau d'environ 10 mètres, comportant une largeur de 22 à 24 mètres, une longueur de 225 à 240 mètres et un déplacement de 30 000 à 35 000 tonnes.

Pour maintenir leur vitesse en service, les navires doivent être, à des périodes rapprochées, visités extérieurement, nettoyés et repeints. Ces visites de la carène ne peuvent se faire que dans les cales sèches ou bassins de radoub, ou dans des docks flottants.

Il n'est guère fait usage de ces docks flottants quand on a des bassins de radoub suffisants.

Or, pour les grands paquebots transatlantiques, dans la plupart des ports, les bassins actuels sont devenus insuffisants. Il faut les agrandir, les creuser et les élargir. L'Angleterre est en train d'opérer ces transformations et déjà les chenaux et les bassins du port de New-York ont une profondeur de 10 mètres.

Si nous ne pouvons arriver à les opérer au Havre, de l'avis des gens les plus compétents, la nature a fait qu'on peut réaliser à Brest les conditions nécessaires à un port moderne de vitesse, avec un sacrifice de 3 à 4 millions de francs. Quant aux réparations et aux visites des navires, on y construit précisément un bassin de radoub, d'une longueur prévue de 225 mètres, qui pourrait facilement être portée à 240 mètres, et dont la profondeur et la largeur pourraient également être accrues sans grands suppléments de dépense, de façon à y recevoir les plus forts paquebots actuels et les types supérieurs qu'on prévoit.

Le transfert de la ligne de vitesse des transatlantiques français à Brest n'aurait, au point de vue commercial, qu'une influence pour ainsi dire imperceptible au

(1) Voir numéro de décembre 1902, p. 398.

Havre. Il permettrait surtout de concurrencer utilement Liverpool, Brème et Hambourg pour la clientèle de luxe, ce que le Havre réussira de moins en moins à faire.

L'objection tirée des difficultés d'atterrage à Brest a été réfutée en 1898 par le contre-amiral Réveillère. Les adversaires du projet de mise en état du port de commerce disent : « Si l'entrée de Brest est facile de jour comme de nuit, les conditions d'atterrissage sont difficiles et souvent dangereuses. La chaussée de Sein et celle des Pierres-Noires, notamment, sont des écueils extrêmement redoutables ; il est donc nécessaire, dans ces parages, de réduire considérablement la vitesse.

« J'affirme — leur répondait l'amiral Réveillère — et cela sans crainte d'être démenti par un marin de profession, qu'avec un pilote de Brest embarqué à bord (et tel serait le cas des paquebots), l'atterrage de Brest *en temps habituel* est un jeu et que (en temps habituel toujours) les paquebots n'auront nullement à réduire leur vitesse à l'atterrage.

« Pour présenter (d'une façon générale et sans spécifier le cas d'un manque de vue très exceptionnel) les chaussées de Sein et des Pierres-Noires comme des écueils très redoutables, il faut ignorer que ces chaussées sont pourvues de phares très puissants la nuit et qui, le jour, sont aussi visibles que l'obélisque de la place de la Concorde.

« Je défie de trouver des pilotes osant dire qu'*en temps habituel* il est une côte de plus facile reconnaissance que les atterrages de Brest — de jour, par la disposition des terres, îles, îlots, roches émergées — de nuit, par son magnifique éclairage. »

Il reste à examiner les conditions anormales de cet atterrage, par les temps de brumes que l'on a prétendus si fréquents dans nos parages. C'est là une affirmation exagérée, en opposition avec les faits, a déclaré M. Harel de la Noë, Ingénieur en chef des ponts et chaussées, qui a été chargé du port de Brest.

Les brumes épaisses et dangereuses nous viennent le plus souvent de la Manche, où elles sont déversées par les nombreuses vallées du Pas-de-Calais, où elles règnent presque à l'état permanent, *et elles sont beaucoup plus fréquentes au Havre qu'à Brest.*

Quelquefois aussi se produisent, sur nos côtes, des brouillards du large moins opaques et moins durables que les brumes de la Manche et divisés généralement par le vent d'ouest qui produit fréquemment des éclaircies.

Il est très intéressant de demander à la statistique des renseignements sur la fréquence, la durée et l'intensité des brumes qui peuvent mettre en défaut l'éclairage de nos côtes. C'est le seul moyen d'apporter dans cette question autre chose que des affirmations sans preuves et d'y introduire quelque précision.

On dispose dans ces recherches de documents complets. L'administration des ponts et chaussées relève et classe les jours de brume en deux catégories d'après l'intensité. On apprend par ces relevés que, dans la période 1886-1891, comprenant six années, on a observé 162 jours de brume, dont 119 d'intensité suffisante pour susciter aux navigateurs une gêne grave ou un danger. La moyenne est de 27 jours par an. Mais ce document est incomplet. Il indique seulement le nombre des constatations sans permettre d'apprécier en chaque cas la durée ou l'intensité du phénomène.

On peut d'abord compléter ces indications par les résultats des observations faites dans chaque phare sur la visibilité des feux voisins. Ces feux sont observés trois fois dans chaque nuit.

Si, par exemple, nous cherchons combien de fois le feu électrique de Créach (Ouessant) peut être aperçu par les observateurs d'Ar-Men, des Pierres-Noires, du Stiff (Ouessant), et si nous rapportons le nombre des observations négatives au nombre total des observations, nous trouvons que le feu de Créach a été invisible :

D'Ar-Men (distance, 25 milles), 33 fois sur 100 observations ;

Des Pierres-Noires (distance, 12 milles), 11 fois sur 100 observations ;

Du Stiff (distance, 3 milles 1/2), 7 fois sur 100 observations.

Cette statistique établit que le feu de Créach a une portée très grande pendant les 2/3 de la durée annuelle de l'allumage, une portée très suffisante pendant les 9/10 de cette période.

Enfin, elle montre que sa portée est réduite à 4 milles environ, c'est-à-dire précisément à la longueur de vue reconnue nécessaire pour l'atterrage d'Ouessant, pendant les 7/100 de la période d'allumage.

C'est là la proportion réelle de la durée des brumes dangereuses pendant laquelle on peut admettre que l'éclairage est en défaut.

Cette proportion n'est certainement pas très considérable. La brume se rencontre sous tous les climats et il est probable que, si des statistiques semblables étaient établies pour d'autres régions, la comparaison ne serait pas toujours défavorable à nos côtes.

Voici un autre renseignement que l'on doit à l'ingénieur des ponts et chaussées de Brest, M. Pigeaud :

« En 1894, il s'est trouvé 182 fois que le phare du Stiff n'a pas été visible du phare de Créach, tant de jour que de nuit, et la trompette a fonctionné 423 heures. Ce qui fait que la durée moyenne du fonctionnement n'atteint pas 2 heures 1/2.

« En 1895, la moyenne a été de 4 heures.

« En 1896, la moyenne a été de 8 heures ; en revanche, la durée totale n'a été que de 14 jours sur 365... »

Et l'amiral Réveillère concluait que, dans les conditions normales, l'éclairage et le balisage des côtes du Finistère offraient (dès 1898) toutes les garanties pour le grand atterrage ; que la durée des brumes opaques, tant diurnes que nocturnes, étant d'environ 6 p. 100, dans l'hypothèse d'un service transatlantique hebdomadaire, ces brumes gênaient l'atterrage annuellement 3 fois pour 52 voyages.

Or, depuis 1898, la situation a été considérablement améliorée : le phare d'Eckmühl fonctionne à la pointe de Penmarc'h, au sud du Finistère ; il a pour pendant, au nord, le phare de l'île Vierge, dont on a admiré les appareils optiques à l'Exposition universelle de 1900. L'intensité lumineuse du phare d'Ar-Men a été portée de 700 becs carcel à 24 000 et le phare de Créach (à Ouessant), qui avait une intensité lumineuse de 650 000 carcels, en a maintenant une de 4 000 000 de becs carcel en temps couvert et de 2 000 000 en temps clair.

Je crois qu'il est démontré que l'avenir immédiat appartient, pour les lignes transatlantiques accélérées, aux ports capables d'abriter aisément des navires de plus de 200 mètres de long, et d'un tirant d'eau supérieur à 10 mètres. D'autre part, je crois avoir prouvé que Brest n'offrait pas les inconvénients qui lui ont été opposés et que ce port, le mieux situé géographiquement, pouvait être, rapidement et à peu de frais, aménagé pour devenir notre tête de ligne, notre port de vitesse sur l'Atlantique.

Il me reste à envisager le côté économique de ma solution, à examiner si l'armement français, tout en ayant un intérêt de premier ordre à lutter contre le trust pour son expansion dans l'Atlantique nord, aurait, par cette ligne de vitesse, une chance réelle de clientèle de voyageurs « payants » et de fret rémunérateur. Cette ligne permettrait le voyage le plus rapide des côtes des États-Unis à Paris. Elle constituerait une liaison à heures fixes avec les grandes lignes ferrées de l'Europe. Voilà l'avantage matériel qu'elle offrira aux voyageurs et au fret de luxe pressé. Reste à savoir si elle pourrait pratiquer des prix non avilis du fait de la concurrence du trust. Pour apprécier cela, il faut se rendre compte de la possibilité qu'aura le trust de la navigation d'agir sur les prix de passage et sur le fret, d'une part, et d'offrir des traversées plus rapides ou mieux en harmonie avec les moyens de transport du vieux continent. Ni pour les terminus de Liverpool ni pour ceux de Brême ou de Hambourg il n'offrira d'avantages comparables à Brest pour l'Europe septentrionale. Reste la chance de l'avilissement du fret et des passages pour les navires de luxe. Or, le trust a pour but précisément d'empêcher cet avilissement.

Le capital du nouveau trust de la navigation se forme en actions actuellement souscrites et en obligations à émettre. L'ensemble représente 975 millions de francs ainsi répartis :

Obligations à émettre (à 4,25 p. 100)	375 000 000 fr.
Actions ordinaires	300 000 000
— privilégiées (dividende de 6 p. 100 garanti)	300 000 000
Total égal	975 000 000 fr.

Autant que le manque d'informations permet de s'en rendre compte — les trusts ne publient jamais rien — ce capital représente :

1° 80 navires d'ensemble	616 765 tonneaux	des anciennes compagnies anglaises ;
2° 37 —	262 798 —	— américaines ;
3° 8 —	76 518 —	de la compagnie Holland-America ;
4° 31 —	311 186 —	des deux compagnies allemandes (1), c'est-à-dire ceux de leurs lignes transatlantiques nord.

Au total 156 navires d'ensemble 1 267 267 tonneaux,

plus les navires en chantier ou à construire pour le compte du trust à l'aide du capital-obligations restant libre après paiement des anciennes compagnies.

J'ai dressé le tableau de la flotte dont va disposer le nouveau trust. On le trouvera à la fin de cette étude ; il montre que cette flotte se composera de 47 navires de voyageurs et de 17 navires mixtes ou cargo-boats.

Or, on considère généralement, dans le monde maritime, que non seulement les prix d'achat payés par le trust aux compagnies englobées ont été plutôt élevés, mais que le capital initial a encore été majoré dans de fortes proportions. Il est certain que la première acquisition du groupe Morgan : la *Leyland Line*, a été payée à de véritables prix de fantaisie ; que la *Red Star Line*, contrôlée par le même

(1) Nous comptons pour la *Compagnie hambourgeoise-américaine* comme pour le *Norddeutscher Lloyd* seulement les navires faisant le service entre l'Amérique du Nord (New-York, Baltimore et Galveston) et l'Europe. Les autres lignes de ces compagnies sont, au moins pour le moment, tout à fait en dehors de la combinaison Morgan.

groupe, n'a pu, depuis 1890, pour un capital-action initial de 14 millions de francs, réaliser qu'un bénéfice moyen de 7 000 fr. par an; et que la garantie à servir aux deux compagnies allemandes — 6 p. 100 sur le quart de leurs capitaux, soit sur 82 millions de francs — constituera une très lourde charge d'exploitation. La ristourne de 25 p. 100 des dividendes de ces deux compagnies ne fera qu'atténuer cette charge financière qui grèvera l'exploitation du trust de 4 920 000 fr. par an.

Des journaux des États-Unis, sans doute bien mieux informés que nous, n'ont pas craint d'affirmer que la majoration du capital du trust de la navigation n'était guère moindre de 40 à 50 millions de dollars; nous avouons que nous n'avons pas les éléments indispensables pour apprécier cela. Mais chacun sait que tous les trusts majorent les apports et il y a de fortes présomptions pour que cette règle ait été suivie pour ce dernier-né des trusts.

Quoi qu'il en soit de la majoration du capital du Trust, et en admettant même qu'elle soit relativement faible, à moins d'économies formidables ou d'un accroissement invraisemblable de l'exploitation, si l'on s'en rapporte aux dividendes obtenus par les entreprises englobées dont j'ai pu me procurer les comptes, il lui sera difficile de distribuer aux actions ordinaires des dividendes réguliers.

En réduisant le nombre des départs, on peut espérer, en certaines saisons, utiliser plus complètement chaque navire et, en augmentant le fret et les passages, accroître les bénéfices de l'exploitation.

Mais le relèvement du fret et des passages avantagera très nettement les concurrents, et la dépréciation de la valeur initiale d'un de ces vapeurs est presque la même, qu'il navigue ou qu'il soit en réserve.

Voici, d'après les comptes publiés, les dividendes servis à la plupart des compagnies coalisées dans le trust (voir tableau, page 17).

Nous n'avons ni les comptes de la *White Star Line* ni ceux de l'*Atlantic Transport* ni de la *Dominion Line*, mais il est à peu près certain que leurs bénéfices sont moindres que ceux des grandes sociétés allemandes. On voit donc que la moyenne ne dépasse pas 6 p. 100, en tenant compte des bénéfices plus grands produits par les exploitations des lignes sur l'Extrême-Orient et sur l'Amérique du Sud qui restent en dehors du nouveau trust. La préférence caractéristique des capitalistes anglais, vendeurs des actions cédées au trust, pour en recevoir le paiement en or, au lieu de titres de la nouvelle société, est non moins suggestive.

Si les économies qu'on espère réaliser sur l'exploitation balancent la majoration du capital il faudra, pour distribuer des dividendes égaux à ceux donnés l'an dernier — (en admettant que les dividendes soient réellement un produit de l'exploitation et non une part de capital) — *avant d'augmenter les charges initiales*, amortir les meilleurs bateaux consacrés aux services de vitesse ainsi que ceux, moins rapides mais encore peu âgés, des lignes secondaires; et, enfin, supporter les pertes sur la vente de ceux dont le trust devra se débarrasser. A part les navires déjà mis en chantier sur ordre des Compagnies coalisées, le trust devra donc renoncer au *rush* systématique pour battre les « records » de vitesse, et cela pendant assez longtemps. Il a, du reste, affirmé qu'il entendait y renoncer.

Il résulte de cette situation que le syndicat Morgan ne pourrait efficacement annihiler la concurrence d'une compagnie disposant de capitaux infiniment moins lourds, mais en mesure, avec une flotte restreinte, bien aménagée et d'une vitesse égale ou supérieure aux meilleurs marcheurs actuels, de réaliser sans transbordement, entre

un port européen (bien desservi par les voies ferrées) et l'Amérique, des traversées moins longues que celles des steamers du trust. En d'autres termes, le monopole paraît impossible et la concurrence, bien organisée, capable de dériver les passagers de luxe et le fret cher.

DÉSIGNATION des COMPAGNIES et services transatlantiques.	NOMBRE des NAVIRES.	TONNAGE de leurs NAVIRES.	CAPITAL ÉMIS PAR LES COMPAGNIES (en francs).		DIVIDENDES servis A LEURS ACTIONNAIRES.
			Obligations.	Actions.	
<i>T. Compagnie Holland-America.</i>					
Amsterdam à New-York direct	9	68 600	11 130 000	12 600 000	Aucun de 1890 à 1897; 1898, 6 %; 1899, 7 %; en 1900, 14 %; en 1901, 7,25 %. Ce dernier chiffre sous réserve.
Rotterdam à New-York par Boulogne					
<i>T. Compagnie Hambourgeoise-Américaine.</i>					
Hambourg - Cherbourg - New-York	279	661 355	53 125 000	100 000 000	1890, 8 %; 1891, 5 %; 1892, 1893, 1894, aucun dividende; 1895, 5 %; 1896, 8 %; 1897, 6 % sur 62 500 000 fr.; 1898, 8 % sur 62 500 000 fr.; 1899, 8 % sur 81 250 000 fr.; en 1900, 10 % sur 100 millions de francs et en 1901, 6 %.
Hambourg-New-York direct					
Hambourg-Havre - New-York-Antilles					
Hambourg - Baltimore - Boston - Montréal - Statin-New-York					
<i>T. Compagnie Norddeutscher Lloyd.</i>					
Brême-New-York	150	508 294	75 000 000	100 000 000	1890, 7 %; 1891, néant; 1892, 4 1/2 %; 1893, 3 %; 1894, néant; 1895, néant; 1896, 4 %; 1897, 5 %; 1898, 7 %; 1899, 7 1/2 %; 1900, 8 1/2 %; et en 1901, 6 %.
Brême-Baltimore					
Brême-Brésil					
Brême-La Plata					
Brême-Chine-Japon-Australie					
<i>T. Compagnie Leyland.</i>					
Liverpool-Boston	54	235 100	12 625 000	66 028 750	5 % aux actions de priorité et 6 % aux actions ordinaires (en 1900).
Liverpool - Lisbonne - Oporto					
Liverpool-Méditerranée					
<i>T. Compagnie Red Star Line.</i>					
Anvers-New-York-Philadelphie	9	39 700	•	(1) 13 855 000	Depuis 1890, il n'y a eu aucun dividende. Les comptes d'exploitation se sont soldés de la façon suivante: 1892, + 18 140 fr.; 1893, + 63 642 fr.; 1894, - 39 813 fr.; 1895, - 261 999 fr.; 1896, + 63 379 fr.; 1897, + 164 766 fr.; 1898, + 54 014 fr.; 1899, - 238 585 fr.; et en 1900, + 238 132 fr. Le bénéfice total pour ces neuf exercices est de 81 666 fr., soit 6 850 fr. par an.

(1) Capital émis, nous ne savons quelle est la part des obligations.

N. B. — Les Compagnies dont on n'a pu se procurer les comptes ne figurent pas dans ce relevé, établi d'après les documents officiels publiés.

Avec une dépense de 4 millions de francs, dont une partie pourrait être supportée par la compagnie à créer, par le conseil général du Finistère et par la Chambre de commerce de Brest (1), on peut faire bénéficier la France de cet ensemble de circonstances, et replacer sa ligne de vitesse sur New-York — qui constituera une réclame efficace pour le pavillon — en tête des lignes transatlantiques rapides. On n'aura pas à redouter l'avitissement des tarifs de luxe du fait du nouveau trust.

(1) Construction d'un quai vertical avec terre-plein de 50 mètres de large sur 400 mètres environ, avec une profondeur de 10 mètres au-dessous des plus basses mers : 2 millions de francs; dragage d'environ 900 000 mètres cubes à 1 fr. 50 c. = 1 300 000 fr.; voies charretières, voies ferrées, aménagement = 700 000 fr.

TABEAU DES SERVICES SUR LES ÉTATS-UNIS ET SUR LE CANADA DES COMPAGNIES DE NAVIGATION ENTRÉES DANS LA FUSION DU TRUST

DÉSIGNATION des	TONNAGE brut	CLASSIFICATION DES NAVIRES et du TONNAGE PAR CATÉGORIES.		OBSERVATIONS.
		1 ^o Navires de vitesse.	2 ^o Cargo ou mixtes.	
ANCIENNES COMPAGNIES INCORPORÉES DANS LE TRUST.				
White Star (anglaise).				
De Liverpool & New-York.				
Cedric	31 350			La flotte de la <i>White Star</i> se compose de 28 navires jaugeant ensemble 250 007 tonnes. Les navires indiqués ci-contre sont ceux qui sont affectés à la ligne Liverpool-New-York. Les autres desservent l'Australie via Le Cap.
Celtic	31 350			
Oceanic	17 575			
Cymric	18 553			
Majestic	10 000			
Trenton	10 000			
Germanic	5 000			
Britannic	5 000			
	103 827	8 n. = 103 827		
Georgic	10 080			
Bovic	6 880			
Nomadie	5 750			
Cevic	8 300			
Tauric	5 725			
	36 435	5 n. = 36 435		
Dominion Line (anglaise).				
De Liverpool & Boston.				
Commonwealth	13 000			La flotte de la <i>Dominion Line</i> est un total de 41 navires jaugeant ensemble 98 000 tonnes, mais le service de Liverpool & Boston était assuré par les 3 navires ci-contre.
Merion	11 635			
New-England	11 400			
	36 035	3 n. = 36 035		
Leyland Line (ancienne compagnie anglaise)				
achetée en 1900 par P. Morgan et Cie.				
De Liverpool & Boston.				
Hanoverian	13 000			
Devonian	10 420			
Winfredian	10 400			
Canadian	9 300			
2 navires en construction	43 120	6 n. = 67 120 (1)		
Armenian	8 825			
Victorian	8 825			
Cestrian	8 825			
Bohemian	8 550			
Iberian	5 225			
Calcedonian	5 000			
Philadelphian	5 120			
Lancastrian	5 120			
Georgian	5 088			
	60 578	9 n. = 60 578		

On a préconisé le choix de Saint-Nazaire comme point de départ de cette future ligne de vitesse. Nous croyons que, même en complétant le programme des travaux projetés — pour lequel le plan de campagne devant le Sénat prévoit une dépense de 12 millions et demi de francs — on ne pourrait l'aménager aussi vite que Brest. D'ailleurs, le rayon d'attraction de Saint-Nazaire s'exercerait surtout sur le sud-ouest de l'Europe et il serait, à mon avis, loin d'être aussi efficace, contre la concurrence du trust, que l'action de Brest qui prendra des passagers et du fret à Liverpool, à Anvers, à Brème et à Hambourg, pour peu qu'il y ait économie de temps sur les traversées.

Je continue à penser que Brest doit devenir notre port de vitesse pour notre future ligne accélérée sur New-York ou sur Long Island.

Important directement des États-Unis annuellement, en moyenne, pour 510 millions de francs de marchandises et en recevant pour moitié de ce chiffre, accroissant nos échanges directs avec le Canada, nous avons un intérêt mercantile certain à opérer ces mouvements par nos navires, sous notre pavillon, et, pour achalander notre pavillon, à avoir les paquebots les plus rapides sur la ligne la plus en évidence. En dehors de toute autre considération morale, je répète que notre intérêt nous commande, comme notre devoir, de faire l'effort nécessaire pour maintenir notre pavillon commercial dans l'Atlantique. J'espère qu'on le sentira.

Sans me flatter d'avoir réussi ma démonstration, je me tiendrai pour satisfait si j'ai appelé l'attention de notre Société sur une question que je tiens pour sérieuse, bien qu'elle reste singulièrement négligée par la presse de Paris.

G. CADOUX.