

JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

La navigation commerciale du Royaume-Uni

Journal de la société statistique de Paris, tome 50 (1909), p. 60-62

http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1909__50__60_0

© Société de statistique de Paris, 1909, 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/>

VI VARIÉTÉ

La navigation commerciale du Royaume-Uni

La navigation commerciale traverse dans le Royaume-Uni une période de dépression très accentuée. La crise est des plus aiguës ; quelques personnes prétendent même que c'est la plus grave qu'on ait eu à relever dans les annales du commerce maritime.

On s'attendait, dès l'année dernière, dit le consul de France à Cardiff, à ce que la campagne de 1908 fût médiocre : personne ne prévoyait qu'elle pût être aussi mauvaise qu'elle l'a été. Jusqu'en décembre 1907, les navires avaient réussi tant bien que mal à trouver du fret. Dès le commencement de l'année courante, la situation s'est aggravée. Par suite de la surabondance du tonnage disponible, les chargements sont devenus difficiles à se procurer, les frets se sont en même temps dépréciés : non seulement les frets de retour sont tombés aux taux les plus minimes, mais les frets au départ de Cardiff ont subi une baisse analogue, de sorte qu'il a été impossible de compenser les premiers par les seconds et d'obtenir des voyages rémunérateurs. Pendant quelque temps la prospérité exceptionnelle de la récolte dans la République Argentine a donné lieu à un mouvement assez actif entre les ports de la Plata et ceux du Royaume-Uni, les frets de retour entre cette région et la Grande-Bretagne se sont bien maintenus et ont procuré quelques profits à certain nombre d'armateurs. Mais cette situation favorable n'a pas duré, les frets au départ de la République Argentine sont devenus plus faibles, en même temps que l'insuffisance des cours pratiqués à Cardiff et dans les autres ports anglais à destination de cette République diminuait dans une large mesure le bénéfice de chaque voyage. Il a fallu renoncer à l'espoir de trouver dans les transports de cette région une compensation au malaise qui se fait sentir dans toutes les autres directions.

L'ouverture de la Baltique et celle du Saint-Laurent, sur lesquelles on comptait pour atténuer dans une certaine mesure la crise dont souffre la navigation maritime n'ont pas eu l'effet qu'on attendait. La surabondance de l'offre n'a pas diminué tant à l'aller qu'au retour ; les marchés de la mer Noire, de la Méditerranée, du golfe de Gascogne, des États-Unis et d'Extrême-Orient sont restés encombrés, et les armateurs à la merci des affréteurs.

Par suite de la difficulté de trouver du fret, la lutte pour les transports est devenue, sur le marché anglais, d'une âpreté particulière. A la concurrence que se font entre eux les gros chargeurs des lignes régulières et qu'exercent vis-à-vis de ces derniers les petits navires rôdant en quête de fret, est venue s'ajouter plus vive que jamais celle des bateaux étrangers parfois construits ou achetés en Angleterre. L'efficacité de celle-ci a été telle, ces derniers temps, que le tonnage sorti des ports du Nord a été plus fort en avril sous pavillon étranger que sous pavillon national. Dans la Méditerranée, les frets ont été si peu rémunérateurs qu'un grand nombre de navires en sont revenus sur lest plutôt que d'accepter les prix qui leur étaient offerts. Beaucoup de maisons ont préféré désarmer quelques-uns de leurs bateaux que de continuer à exploiter dans des conditions désavantageuses. On a vu, désarmés, dans les ports du canal de Bristol, 57 navires représentant un tonnage de 133 961 tonnes. En voici l'énumération :

	Nombre de navires	Tonnage
Cardiff	24	61 377
West Mud (Cardiff)	4	9 646
Barry	10	28 958
Newport	7	12 434
Swansea	3	4 744
Port-Talbot	9	16 961
Totaux	57	133 961

Parmi ces navires, l'un jaugeait 8 004 tonnes, un autre 4 034, 12 plus de 3 000 tonnes et 17 plus de 2 000. 4 seulement étaient d'une capacité inférieure à 1 000 tonnes.

Un certain nombre de maisons n'ont pas pu recourir au désarmement temporaire de leurs bateaux, ce sont les petits armateurs sans capital ou possesseurs d'un capital minime, qui ont acheté leurs navires à long crédit. Obligés de continuer leur exploitation pour se procurer au jour le jour l'argent nécessaire au paiement de leurs dépenses courantes et des intérêts du prix d'achat, ils acceptent n'importe quelles offres plutôt que de rester à quai et contribuent ainsi à maintenir l'avitaillement des cours.

Y a-t-il des chances de voir cette situation cesser prochainement ? On ne le croit pas ici, et l'avis des personnes au courant des questions de navigation est que la crise actuelle se prolongera quelque temps encore. Elle est due, en effet, à un certain nombre de causes. Tant que celles-ci n'auront pas disparu, leurs conséquences continueront à se produire.

Au premier rang des causes responsables de la situation, il faut placer la dépression du commerce et de l'industrie dans le monde entier. C'est un fait incontestable qu'à l'heure actuelle les affaires sont difficiles dans tous les pays. Le déclin du commerce général s'est accru encore des difficultés financières des États-Unis qui ont paralysé les transactions de cette vaste contrée et affecté par répercussion les autres nations. Le contre-coup s'en est vivement fait sentir dans le Royaume-Uni, et sa marine marchande, qui est la plus considérable du monde, a particulièrement souffert du ralentissement des échanges.

Il faut ajouter à cela que la flotte commerciale britannique s'est développée ces dernières années d'une manière exagérée. Le tableau suivant, extrait des statistiques du *Lloyd*, indique les augmentations apportées à son tonnage, au cours de la dernière période décennale, déduction faite des navires perdus, brisés, vendus à l'étranger ou transférés aux colonies

Années	Tonnes
—	—
1898.	209 293
1899.	379 865
1900.	286 478
1901.	571 045
1902.	743 354
1903.	416 929
1904.	503 753
1905.	385 497
1906.	733 556
1907.	617 870
Total	4 897 640

Non seulement la flotte de commerce anglaise s'est ainsi accrue, dans un espace relativement court, de près de 4 900 000 tonnes par la construction de nouveaux navires ; mais par l'abaissement de la ligne de charge en vertu des dispositions du *Merchant Shipping Act* de 1906, sa capacité s'est encore augmentée de près de 1 million de tonnes.

Tant que la situation générale du commerce a été prospère, le tonnage nouveau a trouvé à s'employer ; mais le jour où les affaires se sont ralenties, le marché s'est vu en présence d'une offre de transports surabondante, et les cours des frets n'ont plus pu se maintenir.

Si l'on se rappelle que la concurrence des navigations étrangères est devenue de plus en plus vive, et si l'on tient compte de ce que les dépenses des navires ont augmenté, en même temps que les dispositions des dernières lois ont mis à la charge de la navigation commerciale des obligations de plus en plus lourdes, on s'explique aisément le malaise dont souffre actuellement cette industrie et la difficulté qu'éprouvent les armateurs, en présence de frets si bas, à continuer leur exploitation dans des conditions qui ne leur ménagent pas trop de déceptions.

Quelques-uns d'entre eux parviennent encore à faire des bénéfices appréciables : il a même paru possible de créer, malgré les circonstances, une société nouvelle de naviga-

tion qui opère sous pavillon français. Mais seuls les armateurs et les compagnies particulièrement bien administrées continuent à faire de bonnes affaires, beaucoup se contentent de couvrir leurs frais.

Quel remède apporter à cette situation ? Un certain nombre de moyens ont été suggérés. Le premier consisterait en une entente entre les armateurs pour réduire la capacité de transport de leurs navires de 10 à 16 %. Mais, outre que ce pourcentage n'aurait pas les mêmes effets pour toutes les espèces de navires, il serait impossible d'assurer l'exécution d'un pareil arrangement.

La seconde solution proposée est de ramener la ligne de charge à ce qu'elle était avant qu'elle n'eût été récemment modifiée par le *Board of Trade*. Cette mesure aurait pour conséquence de réduire dans une forte proportion le tonnage total de la flotte de commerce anglaise ; un certain nombre d'armateurs en sont partisans. On y objecte que c'est à la demande même des armateurs que le *Board of Trade* a adopté la nouvelle ligne de charge, et qu'après avoir dénoncé les inconvénients de l'ancienne ligne, il semble difficile de réclamer son rétablissement.

Une troisième proposition a été formée, celle d'arrêter la construction de nouveaux navires jusqu'à ce que la demande de transport redevienne suffisante. Mais il convient d'observer qu'en fait la construction est actuellement au niveau le plus bas qu'elle ait atteint depuis plusieurs années.

(*Moniteur industriel.*)
