

BULLETIN INDUSTRIEL ET COMMERCIAL REVUE DES MARCHÉS

MARCHÉS D'ORIGINE

Buenos-Ayres, 28 mars. Agio sur l'or, 104.30.

MARCHÉS D'EXPORTATION

Havre, 30 mars. (Par télégramme de notre correspondant spécial) A terme : Marché calme. Ventes nulles.

LA LAINE A LONDRES

De notre correspondant spécial Londres, 29 mars, 6 h. 30 opt. — 45,000 balles.

VENTES PUBLIQUES DE LAINES

Roubaix, 29 mars. — La seconde série de nos ventes périodiques de laines a été ouverte ce jour, par M. Aug.

MOUVEMENT MARITIME LAINE, LINIER ET COTONNIER

Le steamer allemand Marita, venant de Buenos-Ayres, est arrivé à Dunkerque le 29 mars.

LE COMMERCE DE LA FRANCE avec le Canada

Nous trouvons dans le Réveil du Tarn, qui se publie à Mazamet, le compte rendu d'une visite que le Président de la Chambre de Commerce Française de Montréal (Canada) a faite tout récemment, à la Chambre de Commerce de Mazamet.

au contraire, la France y est allée, ses marchandises sont recherchées, nos concurrents (les Anglais, Allemands, Belges et Suisses) ne réussissent qu'en nous copiant.

On voit par ce tableau qu'en 1897 l'Angleterre a construit seize fois autant et l'Allemagne trois fois autant que la France. Nous ne construisons pas assez de navires pour remplacer ceux qui disparaissent.

NOTRE MARINE MARCHANDE

L'Administration du Lloyd Register of British and Foreign Shipping vient de publier ses statistiques concernant le mouvement des constructions navales en 1897.

Elles nous apprennent tout d'abord que malgré la grande grève des ouvriers mécaniciens anglais qui a immobilisé 120,000 personnes pendant le deuxième semestre de l'exercice écoulé, malgré les graves et profondes perturbations qui en ont résultées et qui ont considérablement ralenti la production des chantiers maritimes du Royaume-Uni, les plus importants du monde entier, le tonnage lancé en 1897 tant en Europe que dans les autres pays, s'est élevé à 1,590,824 tonneaux.

Sur les 1,590,824 tonneaux livrés par les chantiers de construction, 639 navires, représentant les deux tiers du tonnage total (1,047,951 tonneaux) ont été construits dans les chantiers anglais.

Il y a quelques années, les différentes nations étaient presque exclusivement tributaires de la Grande-Bretagne pour la construction des navires. Certains pays, l'Allemagne entre autres, ont amorcé leur outillage à ce point que leurs chantiers ont pu maintenant en concurrence avec ceux de l'Angleterre; ce sont eux qui, en 1897, ont lancé les plus puissants paquebots: le Kaiser-Wilhelm der Grosse (14,349 tonneaux), le Kaiser-Friedrich et le Pretoria, de 12,500 tonneaux chacun.

Nous avons dit que les chantiers britanniques, malgré la grève, ont mis à l'eau deux fois plus de tonnage que les autres pays réunis. Les 95,486 tonneaux de commerce lancés en 1897 n'étaient pas exclusivement destinés à la Grande-Bretagne; 25 0/0 de ce total étaient commandés par l'étranger.

En 1897, le meilleur client de l'Angleterre a été le Japon, qui a reçu livraison de quatorze steamers d'une jauge brute globale de 59,425 tx gross. On sait que la compagnie postale japonaise Yusen Kaisha a organisé des services réguliers subventionnés entre le Japon, l'Europe, l'Australie et l'Amérique du Nord, et c'est elle qui a absorbé la plus grosse partie de ce total; le reste était destiné aux compagnies japonaises desservant le grand cabotage.

Les faits caractéristiques de 1897, au point de vue de constructions navales, sont: l'augmentation croissante de la jauge des steamers; l'emploi progressif de formes nouvelles dites « Trunk » et « Turret » dans la construction des cargo-boats, l'augmentation de la capacité de transport; la diminution des voiliers, qui ne représentent plus que 3 0/0 du tonnage commercial lancé.

Le tableau suivant indique l'importation des constructions navales dans les divers pays:

Table with 3 columns: Pays, Tonnage, Nombre de navires. Includes Royaume-Uni, Allemagne, Etats-Unis, France, Italie, Pays-Bas, Danemark, Colonies anglaises, Japon, Espagne, Autriche-Hongrie, Suède, Russie, Belgique.

On voit par ce tableau qu'en 1897 l'Angleterre a construit seize fois autant et l'Allemagne trois fois autant que la France.

Pour arrêter la décadence de notre marine commerciale, il faudrait que les pouvoirs publics pressentent enfin l'oreille aux justes doléances, aux légitimes réclamations des armateurs et des syndicats maritimes.

Depuis plus de deux ans, le conseil supérieur de la marine marchande et la commission extraparlimentaire nommée par le ministre du commerce tiennent des séances, entendent des dépositions, rédigent des rapports et aucune mesure définitive n'est soumise aux Chambres ni pour protéger efficacement la construction et la navigation nationales, ni même pour assurer la stabilité d'une législation faite en 1893, pour une durée de dix ans, et qui n'assure plus à nos chantiers qu'une existence de cinq années!

D'après un rapport de M. Duprat, directeur de la Compagnie des Chargeurs-Réunis, membre de la commission supérieure de la marine marchande, la principale cause de la décadence de notre marine de commerce réside dans ce fait que nos exportations de France qu'une très petite quantité de marchandises par voie maritime, alors que les nations qui nous entourent ont des exportations plus particulièrement à leur disposition, pour toutes les destinations du monde, des quantités énormes de produits lourds (charbons, métaux et bois, etc.).

Nous navires, au départ de nos ports français, partent, peut-on dire, sur lest.

N'y a-t-il pas de fret de sortie pour augmenter le nombre de nos départs, nous sommes forcés d'abandonner aux marines étrangères le transport bien plus considérable des marchandises que nous importons pour nos besoins.

La quantité de marchandises sortie de nos ports pour toutes les destinations (non le tonnage de jauge, mais le tonnage réel de marchandises exprimé par unité de mille kilogrammes) s'est élevée pour 1896 à 5,452,884 tonnes. Mais si l'on tient compte que dans ce chiffre figurent 1,158,040 tonnes de combustible et autres provisions nécessaires aux navires partant de nos ports, on arrive à ce résultat: bien peu consolant que nous n'exportons, en poids, pour toutes les destinations, par nos ports français et étrangers, que le chiffre de 4,194,060 tonnes.

En rapprochant ce chiffre de celui de nos importations totales par mer, 14,530,010 tonnes, on voit que les marchandises que nous recevons de l'étranger représentent plus de trois fois, en poids, le tonnage des marchandises que nous lui envoyons. Cela tient surtout à ce que les produits ouverts, représentent une grande valeur par rapport à leur poids.

Une autre cause de la réduction de notre mouvement maritime réside dans la situation géographique de la France. Tous nos ports d'exportation se trouvent situés sur la route de nos concurrents. Les marines allemande, anglaise, hollandaise, etc., qu'elles aient pour objectif les destinations d'Extrême-Orient, les Indes, etc., ou celle des deux Amériques, passent fatalement devant nos ports.

De même la marine italienne quand elle dirige ses navires sur l'Afrique.

Toutes ces flottes étrangères sont fatalement appelées à faire escale dans nos ports où elles viennent puissamment concurrencer nos navires à leur départ de France.

C'est surtout le Havre, le port de France qui, en valeur, exporte le plus pour le long cours qu'attirent gravement cette concurrence acharnée des marines étrangères. Ainsi les relations des mouvements du port du Havre, pour 1897, indiquent que pour les seuls destinations des Etats-Unis, Antil-

les étrangères, Mexique, 100 steamers allemands contre 67 steamers français (tous ces derniers étant des navires subventionnés) ont fait escale au Havre pour y embarquer des marchandises ou des passagers.

Le pavillon français dans nos propres ports est battu par les pavillons étrangers!

C'est une situation qui appelle toute l'attention du gouvernement et des Chambres. H. REIMOND.

COTONS

Liverpool, 30 mars, 12 h. 10. Vente 12,000 balles. Marché soutenu.

Cotations : Mars, 3.10; Avril-Mai, 3.19; Juin-Juillet, 3.19 1/2; Août-Septembre, 3.19; Octobre-Novembre, 3.18 1/2.

(Par télégramme de notre correspondant spécial) A terme : Marché calme. Ventes 850 balles.

Table with 3 columns: Mois, Type unique, Rendement 86 0/0. Includes Janvier, Février, Mars, Avril, Mai, Juin, Juillet, Août, Septembre, Octobre, Novembre, Décembre.

MARCHÉS A TERME

Cours du 30 Mars 1898

LAINES PEIGNÉES

Table with 4 columns: Mois, Type unique, Cote précédente, Cote du jour. Includes Janvier, Février, Mars, Avril, Mai, Juin, Juillet, Août, Septembre, Octobre, Novembre, Décembre.

LAINES PEIGNÉES ANVERS

Table with 4 columns: Mois, Type unique, Cote précédente, Cote du jour. Includes Janvier, Février, Mars, Avril, Mai, Juin, Juillet, Août, Septembre, Octobre, Novembre, Décembre.

LAINES BRUTES

Table with 4 columns: Mois, Type unique, Cote précédente, Cote du jour. Includes Janvier, Février, Mars, Avril, Mai, Juin, Juillet, Août, Septembre, Octobre, Novembre, Décembre.

CHEMIN DE FER DU NORD

TRAIN SPÉCIAL POUR ROME

A l'occasion des fêtes de la Semaine Sainte à Rome, la Compagnie du chemin de fer du Nord mettra en distribution dans toutes les gares jusqu'au 3 avril inclusivement des billets d'aller et retour de 2e et 3e classe pour un train spécial sur Rome, organisé par la Compagnie de P.-L.-M.

Les prix de ces billets présentent pour le parcours sur le réseau du Nord une réduction de 50 0/0 sur le prix de deux billets simples, du point de départ à Paris-Nord.

Pour le parcours de Paris (P.-L.-M.) à Rome, les prix sont fixés : à 1re classe pour la 2e classe, 65 francs pour la 3e classe.

Départ de Paris (P.-L.-M.), le 4 avril à 12 h. 25 du soir.

Retour de Rome à volonté pendant la durée de validité des billets.

Argus de la Presse (fondé en 1879). — Pour être sûr de ne pas laisser échapper un journal qui l'aurait nommé, il était abonné à l'Argus de la Presse, qui lui découpe et traduit tous les journaux du monde, leur fournit les extraits sur n'importe quel sujet.

HECTOR MALOT (Zirre, p. 70 et 323). L'Argus de la Presse fournit aux artistes, littérateurs, savants, hommes politiques, tout ce qui paraît sur leur compte dans les journaux et revues du monde entier.

L'Argus de la Presse est le collaborateur indiqué de tous ceux qui veulent un ouvrage, étudient une question, s'occupent de statistique, etc., etc.

S'adresser aux bureaux de l'Argus, 155, rue Montmartre, Paris. — Téléphone. — L'Argus lit 5,000 journaux par jour. 38872

L'un des Gérants: ALFRED MESSIAEN. Imp. Alfred Roubaix, Grande-Rue, 71, Roubaix.

CHEMIN DE FER DU NORD

TRAIN SPÉCIAL POUR ROME

A l'occasion des fêtes de la Semaine Sainte à Rome, la Compagnie du chemin de fer du Nord mettra en distribution dans toutes les gares jusqu'au 3 avril inclusivement des billets d'aller et retour de 2e et 3e classe pour un train spécial sur Rome, organisé par la Compagnie de P.-L.-M.

Les prix de ces billets présentent pour le parcours sur le réseau du Nord une réduction de 50 0/0 sur le prix de deux billets simples, du point de départ à Paris-Nord.

Pour le parcours de Paris (P.-L.-M.) à Rome, les prix sont fixés : à 1re classe pour la 2e classe, 65 francs pour la 3e classe.

Départ de Paris (P.-L.-M.), le 4 avril à 12 h. 25 du soir.

Retour de Rome à volonté pendant la durée de validité des billets.

Argus de la Presse (fondé en 1879). — Pour être sûr de ne pas laisser échapper un journal qui l'aurait nommé, il était abonné à l'Argus de la Presse, qui lui découpe et traduit tous les journaux du monde, leur fournit les extraits sur n'importe quel sujet.

HECTOR MALOT (Zirre, p. 70 et 323). L'Argus de la Presse fournit aux artistes, littérateurs, savants, hommes politiques, tout ce qui paraît sur leur compte dans les journaux et revues du monde entier.

L'Argus de la Presse est le collaborateur indiqué de tous ceux qui veulent un ouvrage, étudient une question, s'occupent de statistique, etc., etc.

S'adresser aux bureaux de l'Argus, 155, rue Montmartre, Paris. — Téléphone. — L'Argus lit 5,000 journaux par jour. 38872

L'un des Gérants: ALFRED MESSIAEN. Imp. Alfred Roubaix, Grande-Rue, 71, Roubaix.

OPÉRATIONS

ROUBAIX-TOURCOING

Table with 4 columns: Type unique, Type B, Type C, Type D. Includes Janvier, Février, Mars, Avril, Mai, Juin, Juillet, Août, Septembre, Octobre, Novembre, Décembre.

ANVERS

Table with 4 columns: Type unique, Type B, Type C, Type D. Includes Janvier, Février, Mars, Avril, Mai, Juin, Juillet, Août, Septembre, Octobre, Novembre, Décembre.

LE HAVRE

Table with 4 columns: Type unique, Type B, Type C, Type D. Includes Janvier, Février, Mars, Avril, Mai, Juin, Juillet, Août, Septembre, Octobre, Novembre, Décembre.

ANNUNCIER

ANNUNCIER. — Annonce de services, locations, etc. Annonce de la Compagnie des Chargeurs-Réunis.

MAISON A VENDRE

MAISON A VENDRE. — Annonce de vente de propriétés immobilières.

MAISON A VENDRE

MAISON A VENDRE. — Annonce de vente de propriétés immobilières.

ANNUNCIER

ANNUNCIER. — Annonce de services, locations, etc.

MAISON A VENDRE

MAISON A VENDRE. — Annonce de vente de propriétés immobilières.

MAISON A VENDRE

MAISON A VENDRE. — Annonce de vente de propriétés immobilières.

MAISON A VENDRE

MAISON A VENDRE. — Annonce de vente de propriétés immobilières.

PETITE CAMPAGNE

PETITE CAMPAGNE. — Annonce de vente de propriétés immobilières.

MAISON A VENDRE

MAISON A VENDRE. — Annonce de vente de propriétés immobilières.

MAISON A VENDRE

MAISON A VENDRE. — Annonce de vente de propriétés immobilières.

MAISON A VENDRE

MAISON A VENDRE. — Annonce de vente de propriétés immobilières.

MAISON A VENDRE

MAISON A VENDRE. — Annonce de vente de propriétés immobilières.

MAISON A VENDRE

MAISON A VENDRE. — Annonce de vente de propriétés immobilières.

MAISON A VENDRE

MAISON A VENDRE. — Annonce de vente de propriétés immobilières.

MAISON A VENDRE

MAISON A VENDRE. — Annonce de vente de propriétés immobilières.

MAISON A VENDRE

MAISON A VENDRE. — Annonce de vente de propriétés immobilières.

MAISON A VENDRE

MAISON A VENDRE. — Annonce de vente de propriétés immobilières.

MAISON A VENDRE

MAISON A VENDRE. — Annonce de vente de propriétés immobilières.

MAISON A VENDRE

MAISON A VENDRE. — Annonce de vente de propriétés immobilières.

MAISON A VENDRE

MAISON A VENDRE. — Annonce de vente de propriétés immobilières.

MAISON A VENDRE

MAISON A VENDRE. — Annonce de vente de propriétés immobilières.

MAISON A VENDRE

MAISON A VENDRE. — Annonce de vente de propriétés immobilières.

MAISON A VENDRE

MAISON A VENDRE. — Annonce de vente de propriétés immobilières.

MAISON A VENDRE

MAISON A VENDRE. — Annonce de vente de propriétés immobilières.

MAISON A VENDRE

MAISON A VENDRE. — Annonce de vente de propriétés immobilières.

MAISON A VENDRE

MAISON A VENDRE. — Annonce de vente de propriétés immobilières.

MAISON A VENDRE

MAISON A VENDRE. — Annonce de vente de propriétés immobilières.

MAISON A VENDRE

MAISON A VENDRE. — Annonce de vente de propriétés immobilières.