

BREST

TÊTE DE LIGNE

DES

COURRIERS TRANSATLANTIQUES

PAR

Y. M. GOBLET

Examineur à l'Institut commercial de Paris.

EXTRAIT DE LA

REVUE ÉCONOMIQUE INTERNATIONALE.

MARS 1909.

OFFICE DE LA REVUE : RUE DU PARLEMENT, 4, BRUXELLES

Goemaere, imp. du Roi, rue de la Limite, 21.

BREST

TÊTE DE LIGNE

DES

COURRIERS TRANSATLANTIQUES

PAR

Y. M. GOBLET

Examineur à l'Institut commercial de Paris.

EXTRAIT DE LA

REVUE ÉCONOMIQUE INTERNATIONALE.

MARS 1909.

OFFICE DE LA REVUE : RUE DU PARLEMENT, 4, BRUXELLES

Goemaere, imp. du Roi, rue de la Limite, 21.

BREST, TÊTE DE LIGNE

DES

COURRIERS TRANSATLANTIQUES

Le trafic moderne, d'après les Congrès nautiques de 1900, a besoin de navires de plus en plus grands et de plus en plus rapides, et chaque pays doit avoir un port (ou deux, au plus) aménagé pour le service des grands steamers, c'est-à-dire un port où ils puissent accoster à quai à toute heure de marée. Comme on a atteint les limites possibles de longueur et de largeur pour les tirants d'eau actuellement usuels, les augmentations de tonnage imminentes exigeront une augmentation de tirant d'eau. De là l'obligation d'accroître, avec la longueur des quais et la surface des bassins, la profondeur des darses. C'est une transformation complète et immédiate des ports pour grands navires rapides qui s'impose, transformation ruineuse et pratiquement impossible là où l'œuvre de la nature n'a pas favorisé par avance les entreprises de l'homme.

Il n'est pas douteux que les nouveaux léviathans seront tout d'abord affectés, suivant la tradition, aux services transatlantiques pour lesquels le luxe et la rapidité sont les premières conditions de succès; aussi la France, qui possède les terres continentales les plus proches de New-York, doit-elle s'inquiéter plus que tout autre de leur offrir le port d'où partiront les malles-poste et les voyageurs de cabine se rendant aux États-Unis.

Or, actuellement nous n'avons ni le port ni les navires

indispensables, et, par suite, ni les courriers les plus rapides, ni les passagers les plus nombreux. Les passagers de cabine, les Allemands à Cherbourg nous en enlevaient 17,000 en 1904, et le double l'année dernière, tandis que notre Transatlantique n'en transportait par Le Havre que 25,000 en 1906. Le service postal subventionné, voici comme on l'a apprécié à diverses époques.

Le 10 mai 1883, un député havrais, Félix Faure, disait à la Chambre : « L'infériorité de vitesse où nous nous trouvons nous amenant à préférer les lignes postales étrangères, il en résulte que la France paie à la fois des subventions à des compagnies françaises privilégiées et le prix du transport aux compagnies étrangères. » Quinze ans plus tard, M. Charles Roux, alors député de Marseille, évaluait ainsi les vitesses moyennes officielles des lignes transatlantiques : Cunard 19.25 nœuds ; American Line, 18.75 nœuds ; Hamburg-Amerika, 18.72 nœuds ; Compagnie Générale Transatlantique, 16.72 nœuds.

Pour la période actuelle, le 21 novembre dernier, un député du Havre, M. Jules Siegfried, ancien ministre, écrivait dans l'*Opinion* : « Comment se fait-il donc que depuis quinze ou vingt ans la vogue ait abandonné la voie du Havre ? Insuffisance pendant plusieurs années de nos transatlantiques, notamment inférieurs aux transatlantiques anglais et allemands ; effet déplorable produit par le naufrage de la *Bourgogne*. Oui, sans doute. Mais aussi, mais surtout, insuffisance du port du Havre, encore trop dépendant de l'influence des marées, insuffisance des bassins trop étroits pour les monstres de l'Océan que l'on fait aujourd'hui, insuffisance des formes de radoub qui obligent nos grands navires à recourir à l'étranger pour leurs réparations. » Et, à l'assemblée générale de 1907 de la Compagnie Générale Transatlantique, M. Charles Roux disait : « La Compagnie se trouve fort gênée par la situation du port du Havre qui ne permet pas l'exploitation d'un navire plus

grand que la *Provence*. » Or, la *Provence* n'a que 190 mètres, quand nos rivaux étrangers lancent des vaisseaux de 240 mètres, calant plus de 11 mètres d'eau !

Ainsi, pour un service transatlantique rapide, nous n'avons ni le port ni les navires, l'insuffisance des navires étant la conséquence de l'insuffisance du port d'attache ; et pour outiller ce port du Havre, vingt années seraient nécessaires, et les travaux réduits au strict minimum coûteraient plus de 85 millions.

I.

La nature, qui a fait de la France la tête de ligne des transatlantiques de par sa situation géographique, a-t-elle donc rendu ce privilège sans valeur en lui refusant les ports nécessaires à son exercice ? Bien au contraire ; notre pays possède un port naturel qui est tout à la fois le port du continent le plus proche de New-York et le port du monde le plus apte à recevoir les steamers gigantesques ; c'est celui de Brest, dont la position est supérieure à celle de Queenstown même, et dont les avantages naturels sont tels que moins de deux années de travaux et moins de 4 millions de dépenses le mettraient en état de recevoir tous les transatlantiques existants et projetés.

Avantages naturels de Brest. — Un observateur impartial et compétent, M. Herbert Gye, ancien capitaine de vaisseau de la marine britannique et consul d'Angleterre à Brest, écrivait dans un rapport officiel de 1898 : « Il suffirait d'une dépense de dragage relativement minime pour permettre aux plus importants steamers de s'amarrer bord à quai et, par suite, de correspondre avec les trains rapides à toute heure de marée. Brest se trouvant être le point d'Europe le plus rapproché d'Amérique, on réaliserait ainsi le problème du minimum de parcours à la mer. Le magnifique port de Brest faciliterait également grandement le service, la mer étant toujours absolument plate dans

le port de commerce... Au trafic des passagers, qui donnerait de sérieux dividendes, il conviendrait d'ajouter celui des marchandises de luxe, dont l'exportation est considérable. »

Le premier avantage de Brest, comme on vient de le voir, est géographique : c'est le port du continent le plus proche des États-Unis. Ensuite viennent ses avantages nautiques : l'étendue et la profondeur de sa rade.

L'amiral de Cuverville, dans un discours du 1^{er} août dernier, disait que, « dans quelque temps, tous les bâtiments qui circuleront entre l'Europe et l'Amérique, auront au moins onze mètres de tirant d'eau » ; et il ajoutait : « Les grands ports de l'avenir doivent avant tout être situés en eau profonde et, à égalité d'outillage, les meilleurs seront ceux qui se trouveront dans de vastes baies abritées, bien défendues, d'un accès facile à toute heure de marée, par tous les temps et présentant une grande profondeur. » En effet, on a de bonnes raisons de croire que les paquebots, avant peu, caleront plus de 12 mètres ; combien de ports pourront les recevoir, et au prix de quels travaux et de quelles dépenses ? Tandis que Brest leur offrira dans sa rade immense et calme 20 mètres de profondeur sur une étendue telle que, selon le mot de M. Louis Pichon, l'éminent ingénieur et sénateur du Finistère, le *Dreadnought* y pourrait régater avec la *Lusitania*. Brest se présente donc, avant même toute appropriation entreprise, comme l'unique port français capable de recevoir à toute heure de marée les plus grands navires, non seulement de demain, mais encore d'un avenir illimité.

Or, des travaux considérables sont déjà réalisés, qui font le plus grand honneur à l'initiative brestoise et à l'énergie bretonne.

Aménagement du port de commerce de Brest. — Il y a neuf ans déjà que l'on comprit à Brest le rôle qui pouvait être celui de la rade dans le trafic maritime de l'avenir, et comme on ne

créé pas du jour au lendemain l'outillage d'un grand port de commerce, on se mit à l'œuvre sans tarder, commençant par construire « la plus grande forme de radoub de France ». Entreprise remarquable par la prévoyance avec laquelle elle fut engagée, et par l'accord local des partis politiques et des différents corps élus pour sa réalisation. Depuis 1899, la Chambre de commerce et la municipalité ont conjugué leurs efforts financiers en parfaite harmonie, tandis que les députés et sénateurs du Finistère les appuyaient constamment auprès des pouvoirs publics, notamment MM. les sénateurs Delobeaup, maire de Brest, Pichon, ingénieur, et vice-amiral de Cuverville.

Pour commencer, la ville et la Chambre de commerce votèrent chacune un million, et l'on construisit une forme de radoub de 225 mètres. Puis, comme on voyait sans cesse augmenter la longueur des paquebots projetés ; comme l'Angleterre va construire à Newport, dans le canal de Bristol, une forme de 300 mètres, et que l'Allemagne, la Hollande et la Belgique cherchent à suivre son exemple, les Brestoises préparèrent le projet actuel. La forme de radoub doit être allongée jusqu'à 280 mètres et sa largeur doit être portée à 28 mètres à la base, sans préjudice des agrandissements ultérieurs, toujours possibles. D'autre part, un quai en eau profonde de 420 mètres permettra aux transatlantiques d'accoster à toute heure de marée. Pour ce quai, la Chambre de commerce de Brest, continuant avec M. Huau l'œuvre de son ancien président, le regretté M. Marfille, a voté 775,000 francs, le conseil municipal de Brest 770,000 francs et le conseil général du Finistère 655,000 francs. Si le ciel aide qui s'aide soi-même, l'État fera bien de suivre son exemple et de se montrer plus généreux qu'il ne l'a fait jusqu'ici pour une région qui s'est si courageusement mise à l'œuvre et qui n'a pas hésité à engager de grands frais pour obtenir les résultats désirables, surtout lorsque l'effort réalisé est si profitable pour tout le pays.

Dès aujourd'hui, à côté des avantages qu'il doit à sa situation géographique et à l'excellence de sa rade, le port de Brest possède des avantages commerciaux qu'il doit à la persévérance et à la générosité des initiateurs de Brest-Transatlantique et de ceux qui les ont suivis. Au moment où j'écris, Brest peut s'enorgueillir de la plus grande forme de radoub de France, et il est le seul port de ce pays qui puisse caréner les steamers postaux de type récent. A peu de frais et à brève échéance, si on ne l'abandonne pas à lui-même, Brest aura une forme de radoub pouvant recevoir les plus grands transatlantiques projetés et un quai en eau profonde de 420 mètres de long, près du mur duquel les steamers du type *Lusitania* auront aux plus basses mers plusieurs pieds d'eau sous la quille. Ce sont des avantages dont peu de ports d'Europe — et aucun port de France — ont le droit de se prévaloir.

Pourquoi donc semble-t-on s'en inquiéter si peu ? Pourquoi l'État, d'ordinaire si empressé à subventionner les installations maritimes, qui dilapide les millions en inutiles primes à l'armement et qui est prêt à payer la moitié des 86 millions que Le Havre va exiger, pourquoi l'État ne seconde-t-il pas l'effort brestois et répond-il en normand aux demandes qu'on lui fait : « Assurez-vous le bénéfice d'une escale étrangère, et je vous aiderai à construire votre quai », comme s'il n'était pas évident que le quai doit être terminé avant que l'escale soit obtenue ? Encore la quote-part de l'État ne serait-elle que du quart, et non de la moitié, comme il est d'usage. Pourquoi tant de restrictions et, pour tout dire, de mauvais vouloir ?

C'est que Brest-Transatlantique a des adversaires presque aussi passionnés que ses amis. Depuis 70 ans dure une discussion toujours renaissante et toujours inutile entre Brest et Le Havre, discussion qu'il importe d'indiquer ici, tout en ne prenant point parti. Car prendre parti pour l'un ou l'autre port serait bien superflu. En effet, Le Havre prétend que Brest veut

le supplanter, ce qui est inexact et irréalisable ; tandis que Brest répond en toute bonne foi : « Nos rôles devant être différents, il ne s'agit point de concurrence ; mettons-nous chacun à la besogne pour laquelle la nature nous a prédestinés, et faisons nos affaires chacun de notre côté. » Comme on ne peut condamner de si sages paroles, on se jette dans une chicane technique, maritime et économique, et n'ayant pu confondre les Brestoïses sur la pureté de leurs intentions, on cherche à prouver que leur port n'est bon à rien.

Voici l'attaque et les ripostes.

II.

La thèse des adversaires de Brest est basée sur trois séries d'arguments : arguments nautiques, arguments géographiques et arguments économiques. Or, la discussion de ces arguments permet aux défenseurs de Brest non seulement de repousser toutes les attaques, mais encore de mieux mettre en lumière les avantages du grand port breton. Ils valent donc un examen attentif.

Arguments nautiques. — Les représentants du Havre ont coutume de citer au premier rang des avantages de leur port l'excellence de son atterrissage, qu'ils mettent en opposition avec les dangers qu'offrirait, d'après eux, l'atterrissage de Brest. Avant tout, pour qui n'est pas au courant des expressions maritimes, il importe de bien se rendre compte de ce qu'on entend par atterrissage ; l'atterrissage consiste à reconnaître un point bien défini de la côte en venant du large, avec les manœuvres subséquentes d'entrée au port. Or, quels sont les points que reconnaissent d'abord pour entrer en Manche les navires se rendant au Havre ? Soit le Cap Lizard ou Start Point, sur la côte de la Cornouaille anglaise, région des plus dangereuse ; soit Ouessant, exactement comme pour entrer à Brest. Une

fois reconnu Start Point ou Ouessant, le navire se rendant au Havre a encore la traversée de la Manche et l'entrée au Havre. Une fois reconnu Ouessant, le navire se rendant à Brest a encore la traversée de l'Iroise et l'entrée de la rade. Ici interviennent deux nouveaux facteurs, la brume et les dangers résultant de la nature de la côte.

La brume est de grande importance. Sans elle, la discussion entre Brest et Le Havre, au point de vue maritime, serait réduite à néant, car il faudrait qu'un port fût bien impraticable pour qu'on ne pût en vanter les facilités « par temps clair ». Malheureusement nos deux grands ports occidentaux ont à compter l'un et l'autre avec le brouillard, de sorte qu'on doit examiner pour chacun la fréquence des brumes et les dangers locaux qui peuvent en résulter.

La croyance que Brest a un climat brumeux est, à peu de chose près, une erreur. Le ciel brestois est très pluvieux, mais assez peu brumeux, la durée des brumes intenses observées depuis des années étant de 6 p. c., d'après M. le pilote-major Renouard. Le Havre a, lui aussi, des brumes locales qui ne sont pas négligeables ; mais ses grandes ennemies sont les brumes de la Manche, qu'il faut traverser tout entière, brumes fréquentes et intenses qui rendent si difficile la navigation de ce bassin, sillonné continuellement de vaisseaux, que le contre-amiral Réveillère écrivait à ce propos : « Je ne connais rien de plus angoissant que la navigation de la Manche en temps de brume ». Ainsi la brume, qui est un danger partout, existe aux abords immédiats du Havre comme à ceux de Brest, et bien davantage au large du port normand, dans toute la dangereuse Manche.

Mais les risques résultant de la navigation dans la brume sont-ils plus grands à Brest qu'au Havre ? La fréquentation de la Manche par de nombreuses lignes de paquebots et de navires de toute sorte, ainsi que l'appréciation si autorisée du contre-amiral Réveillère nous fixent sur les dangers de la navigation

vers le Havre. Aucun de ces dangers n'existe pour le navire qui se dirige sur Brest. Nul n'en peut disconvenir. Où les adversaires de Brest pensent reprendre le dessus, c'est sur l'entrée du port. « En se dirigeant de la haute mer vers Le Havre, écrit M. Brindeau, on a autour de soi, dans la baie de la Seine, un vaste espace offrant de grandes profondeurs où l'on ne rencontre aucun récif. » Cela est vrai. Mais quand on a reconnu le phare du Créac'h (Ouessant), les conditions sont tout aussi bonnes pour entrer à Brest. Il faut se représenter nettement que les navires ne passent pas entre Béniguet et la côte, mais bien entre la chaussée des Pierres-Noires et l'île de Sein, ce qui donne une entrée absolument libre de plus de 25 kilomètres de large, fort capable d'être comparée à celle de la baie de la Seine. Ici on soulève une autre objection : les courants de l'Iroise, dit-on, qui atteignent 4 à 5 nœuds dans les grandes marées, prennent les navires en travers et les rejettent sur la Chaussée de Sein. Certes, ces courants existent, mais le moindre apprenti bordachien vous dira du premier coup qu'ils n'ont d'autre importance que d'exiger de faire prendre au navire une direction oblique par rapport à la ligne qu'on suivrait sans courant, en calculant l'angle de la direction proportionnellement à la vitesse du courant et à celle du navire : manœuvre des plus aisées à commander et à exécuter.

J'ai indiqué ce que serait la navigation vers Le Havre et vers Brest s'il n'était nul moyen de guider le marin dans la brume, hormis les phares lumineux. Or, la marine moderne peut employer déjà deux procédés permettant de se diriger par temps bouché ou brume intense. Quand un navire est en plein brouillard, le capitaine peut connaître sa position précise au moyen de la sonde Thompson, dont chaque coup ramène un échantillon du sol sous-marin au-dessus duquel on se trouve. Dans les régions où la nature du sol est bien tranchée et varie fréquemment, une série d'observations semblables permet d'éta-

blir avec une exactitude parfaite le point où se trouve le navire. Or, à 240 milles à l'ouest d'Ouessant commence un plateau sous-marin au-dessus duquel, d'après les travaux du commandant de Roujoux, on peut se diriger à la sonde aussi sûrement que si le temps était clair. Au contraire, à l'atterrissage du Havre, on ne peut tenter semblable opération qu'à 32 milles de Mizen Head, au sud de l'Irlande (1). Ainsi, la sonde est précieuse dans la brume, et son usage est bien plus aisé à l'atterrissage de Brest qu'à celui du Havre.

Le second guide dans la brume est la cloche sous-marine. Ces cloches ont fait leurs preuves dans nombre de ports étrangers, à l'entrée de New-York, et jusqu'à celle du Havre. Aussi va-t-on en placer au large de Brest, là où il est nécessaire, ce qui réduira encore les risques par temps de brume (2).

Enfin, il n'est pas douteux que dans un avenir peu éloigné, les phares hertziens seront d'un usage courant, et que leurs radiations électriques guideront les navires dans le brouillard comme les rayons lumineux des phares actuels les guident par temps clair. Alors disparaîtront toutes les préventions contre Brest, même les plus sérieuses en apparence. Le Havre en profitera aussi, dites-vous? Mais les Brestoises sont les premiers à le souhaiter, car il en a bien plus besoin que leur propre port. Et Brest ne désire rien tant que la prospérité du Havre — après la sienne, naturellement; et l'on verra que cela n'a rien d'ironique ni de contradictoire.

Supposons maintenant, pour en finir avec le résumé de la discussion maritime, le navire entré dans le port. A Brest, une fois dans la rade, il est aussi parfaitement abrité qu'un train sur une voie de garage. Au mouillage du Havre, voici ce que les instructions nautiques officielles recommandent impérativement

(1) Conclusions d'un rapport du commandant Guépratte.

(2) Dés maintenant sont en construction celles d'Ar Men et du Créac'h.

aux capitaines dont les navires sont sur rade (1) : Pour la grande rade, « appareiller au premier indice de mauvais temps »; pour la rade de la Carosse, « il serait dangereux d'y étaler des coups de vent de la partie ouest, et il est plus prudent, en ce cas, de prendre le large, si l'on ne peut entrer dans le port »; pour la petite rade, « éviter d'y être surpris par un coup de vent de la partie ouest, et il y a lieu de prendre le large, si l'on ne peut pas entrer dans le port ». Nous sommes loin de Brest, dont le *Shipping World Year Book* dit : « Comme port de refuge, Brest demeure presque sans rival en Europe. » (Édition 1908, p. 587.)

Les faits apportent la conclusion naturelle à cette discussion. M. Huau, vice-président de la Chambre de commerce de Brest et assureur maritime, a établi, d'après les statistiques du Lloyd et du Bureau Véritas, que « pour une période de dix-huit années, 468,000 navires environ ont passé devant Ouessant, s'y sont fait reconnaître ou ont passé par le Four et le Raz de Sein; d'autre part, les pertes totales aux atterrissages de Brest, pendant les dix-huit années (1890 à 1907), ont été de 143 navires; il en résulte donc un naufrage sur environ 3,000 navires ayant passé par Ouessant, le Four et le Raz ». Et la plupart des sinistres ont eu pour auteurs responsables des capitaines venant de la Manche et piquant vers le sud — ou suivant la route inverse — qui, au lieu de contourner Ouessant, ont pris par temps douteux le passage du Four et le Raz de Sein, tentative des plus risquées, et qui n'a rien de commun avec la manœuvre que feraient les grands paquebots pour entrer en rade. De là, cette opinion de l'amiral Réveillère : « Aux environs, les sinistres sont fréquents, on ne peut le nier, mais ils n'ont pas lieu en

(1) Le port du Havre a trois rades : la grande rade (complètement abandonnée à cause de son éloignement de l'entrée du port et de la grosse houle qui y règne), la rade de la Carosse, et la petite rade qui n'a que 7 mètres de fond à grande marée basse.

atterrissant. » Enfin, le nombre des naufrages dans le sous-arrondissement maritime de Brest est de 9,7 pour 1000 navires ayant pris la mer ; au Havre, ce nombre est de 20,05 pour 1000.

Je laisse au lecteur le soin de tirer la conclusion de cette discussion des mérites nautiques des deux ports.

Arguments géographiques. — « Il est vrai que Brest est plus près de New-York, disent les Havrais ; mais le Havre est plus près de Paris ». Ils ajoutent même qu'il est à « moins de trois heures de Paris » ; ce qui est vrai quand on considère les rapides, mais ce qui ne l'est plus quand il s'agit des trains transatlantiques, soumis à l'heure de la marée et perdant beaucoup de temps à cause de l'encombrement des voies. En réalité, pour le voyageur venant de New-York, il y a officiellement trois heures et demie du Havre à Paris et pratiquement davantage.

« La durée du trajet de Paris à Brest d'un train transatlantique, écrivait à M. Pichon, le 10 mars dernier, M. de Larminat, directeur de la Compagnie de l'Ouest, serait de huit heures et demie. » Tout compte fait, tant du gain réalisé sur la durée de la traversée que de la longueur plus grande du voyage par terre, New-York-Paris par Brest durerait quinze heures de moins que le même voyage par Le Havre.

A cela les détracteurs de Brest répondent : « Théoriquement, vous avez peut-être raison ; mais, pratiquement, il n'en est pas de même, eu égard aux retards causés par la brume. » Certes, la brume est une cause de retard, et les voyageurs débarquant au Havre le savent mieux que personne. Mais M. le pilote major Renouard estime qu'à Brest, « dans l'hypothèse d'un service hebdomadaire, elles (les brumes) gêneraient l'atterrissage trois fois pour cinquante-deux voyages annuels ». Ne gênent-elles pas plus souvent en Manche ? En outre, à brume égale, la zone difficile où il faut ralentir est bien plus étendue au large du Havre, en Manche, qu'au large de Brest, en plein Océan.

Quant au retard causé par le ralentissement de marche dû aux courants de l'Iroise, il serait insignifiant.

Il n'est pas nécessaire d'insister longuement sur les arguments géographiques : la supériorité de la situation de Brest est si évidente que les défenseurs du Havre se bornent à essayer de l'« atténuer », si l'on peut dire. On a parfois avancé que les voyageurs devant être à Paris pour minuit, si l'on veut éviter les trains de wagons-lits, coûteux et encombrants, il suffit de quitter Le Havre à 8 heures du soir, tandis qu'il faudrait faire coucher à Brest les arrivants chaque fois que le train transatlantique ne pourrait quitter la gare maritime avant 3 heures, argument dont il reste bien peu quand on se souvient que les horaires Brest-Paris pourraient être presque aussi rigoureux que ceux d'un train Paris-Bruxelles, par exemple, puisqu'on n'aurait pas à compter avec les marées, et que les retards, d'ailleurs légers, dus aux brumes, ne se reproduiraient guère que trois fois par an.

Arguments économiques. — Les objections d'ordre économique faites aux partisans de Brest-Transatlantique sont, à n'en pas douter, les plus sérieuses. Elles peuvent être ramenées à deux arguments généraux : 1° Le Havre est devenu le port transatlantique de la France par la force même des choses, et l'on ne change pas arbitrairement la route des grands courants commerciaux ; 2° Brest n'a pas, comme le Havre, port naturel de Paris et de la région du nord, un « hinterland » susceptible d'alimenter un marché international qu'il faudrait créer de toutes pièces.

Ces deux arguments seraient des plus graves s'il s'agissait de transporter à Brest la vie économique du Havre, et de concurrencer âprement le grand port normand dans toutes ses manifestations commerciales. Mais, en réalité, là n'est pas du tout le but des Brestoises qui entendent faire de leur port la tête de ligne des services rapides et des malles-poste transatlan-

tiques, rôle auquel la nature l'a destiné. Que l'activité générale du port en reçoive une impulsion nouvelle, cela n'est pas douteux ; mais cela ne fait que prouver combien on est loin de vouloir violenter les lois économiques dans toute cette affaire.

On ne change pas arbitrairement les grandes voies commerciales, dit-on aux Brestois. Certes, on ne les change pas *arbitrairement*. Mais il peut se faire qu'elles soient changées par un nouvel état de choses économique. Naguère, la route d'Extrême-Orient passait par le Cap de Bonne-Espérance ; après le percement de Suez, les dépêches suivirent la Méditerranée et l'Océan Indien ; aujourd'hui, elles passent par Moscou, Irkhoutsk et la Mandjourie. Ainsi l'industrie des hommes a changé les routes commerciales. Sur la route de New-York, la White Star vient de reporter sa tête de ligne de Liverpool à Southampton.

Ce n'est pas au hasard que j'ai pris ces deux exemples. En effet, celui de la White Star nous montre que Brest peut valoir mieux que Le Havre pour le départ des longs-courriers rapides, sans que Le Havre en soit lésé plus que Liverpool, sans que Brest prétende ruiner le port normand, pas plus que Southampton n'espère faire abandonner l'estuaire de la Mersey. D'autre part, l'exemple de la route d'Orient montre comment des services peuvent être dédoublés. Le Transsibérien est devenu la voie rapide vers la Chine pour la poste, les voyageurs, les marchandises précieuses et les denrées périssables ; tandis que les navires continuent à transporter par le sud de l'Asie la presque totalité des marchandises et les voyageurs recherchant plus le bon marché que la rapidité. Eh bien, Brest-Transatlantique, dans l'esprit de ses promoteurs, doit être à la route d'Amérique ce que le Transsibérien est à la route de Chine, Le Havre continuant à assumer le rôle conservé dans notre exemple par les lignes maritimes d'Orient. Il n'y a rien d'antiéconomique ou d'arbitraire à cela.

Il ne faut pas dire : on ne peut séparer le fret et les passagers. L'exemple du Transsibérien montre que cela est facile. Sans aller si loin, n'a-t-on pas divisé les trains de chemins de fer en trains de marchandises et trains de voyageurs, ces derniers transportant en outre les colis de prix et les dépêches ; et, dans une même ville, la gare des marchandises et celle des voyageurs ne sont-elles pas distinctes et souvent assez éloignées l'une de l'autre ? Pourquoi n'en serait-il pas de même pour les ports, ces gares de paquebots ? Brest sera la gare des voyageurs et Le Havre la gare des marchandises. Il importe enfin de remarquer que la quantité de fret prise par les grands paquebots rapides est de plus en plus faible et arrive sur des navires comme le *Mauretania* et le *Lusitania* à être tout-à-fait négligeable. Si la Compagnie Générale Transatlantique, au contraire, estimait ne pouvoir considérer le fret avec indifférence, elle pourrait alors, par mer, du Havre à Brest amener les produits pour lesquels ses cales auront quelque place libre ; ne voit-on pas ainsi les beurres bretons aller de Morlaix à Southampton, en passant par Le Havre, pour être chargés sur les steamers britanniques ? Du reste, les marchandises précieuses de Paris, qui seules, ou à peu près, partent par les paquebots rapides, peuvent sans difficulté supporter la légère augmentation de transport par fer qu'elles auraient à subir en passant par Brest — augmentation qui n'existe d'ailleurs pas pour les colis postaux, lesquels sont en grande majorité.

Quant à la Bretagne elle-même, on se tromperait lourdement en la croyant pauvre ; ce n'est pas ici le lieu de faire l'inventaire de ses richesses ; mais puisqu'il s'agit de trouver du fret de luxe, on ne peut manquer d'énumérer, avec ses primeurs et ses conserves fines, les produits de ses arts mineurs traditionnels — qui s'éveillent pour une vie nouvelle — les faïences, les dentelles, les broderies, les meubles et les sculptures au caractère si personnel et que présentent tant les Américains ; ne voilà-

t-il pas des éléments de fret du type en l'espèce le plus désirable? En outre, il faut considérer que si l'« hinterland » de la Bretagne ne suffisait pas à fournir les produits nécessaires, les pays constituant son « hintersee », s'il est permis de s'exprimer de la sorte, en donneraient plus qu'on n'en pourrait transporter.

Mais l'élément de trafic capital est le transport des passagers de cabine. Il est évident qu'ils tiennent à faire le voyage à la fois le plus rapide et le plus confortable, c'est-à-dire celui comportant le trajet de mer le plus réduit. La prospérité des escales allemandes à Cherbourg est là qui le prouve. J'ai montré plus haut comment elles enlèvent annuellement 34,000 voyageurs au Havre. Or, ce ne sont pas seulement des voyageurs en provenance de France. Il en est qui viennent d'Allemagne et même de Hambourg, et qui, pour gagner du temps et réduire le voyage maritime, ont rejoint par voie ferrée à Cherbourg le paquebot parti quelques jours plus tôt de la ville même où ils se trouvaient. L'avantage le plus susceptible d'ailleurs d'attirer de tels voyageurs étant l'économie de temps, on en peut déduire que Brest les recevra en grand nombre, parce que seule cette tête de ligne pourra leur assurer un départ à heure fixe, c'est-à-dire la certitude de la correspondance entre le paquebot et les grands rapides internationaux.

Les malles-poste. — Mais où il semble qu'on ne puisse même essayer de discuter la supériorité de Brest, c'est pour ce qui regarde le transport des courriers. La question se trouve très clairement résumée dans un contre-projet de loi de M. Pichon, au sujet de la mise en adjudication qui devait avoir lieu en 1898. « Comme tête de ligne postale, dit son article 3, les soumissionnaires auront le choix entre tous les ports français. Le port français tête de ligne pourra d'ailleurs être distinct du port d'attache des paquebots; mais ceux-ci devront partir à heure fixe, en correspondance avec un train à itinéraire fixe. » Il tombe sous le sens que pour un courrier, la première qualité

exigible est le départ à heure fixe. Eh bien, ce fut précisément cette condition que les partisans du Havre déclarèrent inadmissible; voici comment s'exprime à ce propos le rapport de M. Charles Roux sur le contre-projet de M. Pichon: « La nouvelle proposition fait venir en concurrence tous les ports français, mais à la condition que les paquebots puissent partir à heure fixe, en correspondance avec un train à itinéraire fixe. Cette condition exclut du choix éventuel de l'adjudicataire tous les ports à marée, parmi lesquels Le Havre et La Pallice-Rochelle, dont il est impossible de partir à heure fixe. Sous couleur de généraliser, le nouveau contre-projet ne tend à rien moins qu'à rendre impossible le choix d'un autre port que celui de Brest. » *Brest est le seul port français pouvant assurer le départ à heure fixe du courrier d'Amérique; c'est le plus éminent défenseur du Havre qui le déclare officiellement.* Comme nous avons déjà vu qu'avec un navire donné le trajet Paris-New-York par Brest est le plus court, et que d'ailleurs les nouveaux paquebots à grande vitesse ne peuvent partir que de Brest, on peut considérer la cause comme définitivement jugée pour ce qui regarde le service postal: en bonne justice et en bonne raison, il ne peut partir que de Brest.

III.

Cette discussion montre assez clairement la supériorité de Brest sur le Havre comme tête de ligne des transatlantiques rapides. Cependant ceux qui nient cette supériorité ont coutume de déclarer que s'ils sont battus sur tous les points dans la discussion théorique, ils ont la ressource d'invoquer un exemple pratique. L'essai de Brest, disent-ils, a été fait; et il a eu pour résultat de revenir au Havre après dix ans d'expérience brestoïse. Voilà certes une déclaration qui vaut qu'on l'examine.

De 1865 à 1874, Brest fut une escale — et non la tête de ligne — des paquebots allant vers New-York. Et ce fut, de plus, une escale mal organisée. Comme on parlait du Havre, donc suivant les exigences de la marée, Brest était privé de son principal avantage, le départ à heure fixe. En outre, le voyage de Paris à Brest durait seize heures et demie, et les trains ne concordant presque jamais avec les arrivées et les départs des paquebots, les passagers étaient condamnés à une attente qui atteignait parfois vingt-quatre heures. Ainsi, tous les avantages d'économie de temps étaient perdus.

Les installations étaient absolument insuffisantes; et le paquebot, au lieu d'accoster à quai, s'arrêtait sur rade, de sorte qu'on embarquait et débarquait aussi peu commodément que dans quelque nouveau port de la côte d'Afrique.

Eh bien, malgré l'incommodité des trains et malgré la durée du trajet Brest-Paris, malgré les ennuis de l'embarquement et du débarquement sur rade, plus d'un tiers des voyageurs s'embarquaient à Brest, et plus des deux cinquièmes y débarquaient, comme le montre la statistique suivante donnant le chiffre des passagers pour les années 1865 à 1872 :

| | Arrivée. | Départ. |
|--------------------|----------|---------|
| Par Le Havre . . . | 13,265 | 16,279 |
| Par Brest. . . . | 10,208 | 8,268 |
| Totaux. | 23,473 | 24,547 |

Ces chiffres montrent avec une singulière éloquence la séduction des avantages naturels de Brest, alors même que l'on ne faisait rien pour les mettre en valeur, au contraire.

Faut-il donc admettre que si les passagers trouvaient leur compte à débarquer à Brest, la Compagnie n'y trouvait pas le sien? On ne conçoit pas qu'il en pût être ainsi. On a bien parlé de dangers courus par les navires, mais les faits et les chiffres

valent mieux que toutes les appréciations; or, ils nous apprennent que sur 400 voyages environ avec escale à Brest (ce qui fait 800 entrées et sorties, puisqu'il y avait seulement escale et qu'à chaque voyage on franchissait deux fois le goulet) il n'y eut que trois incidents que le journal *Le Havre* du 11 janvier 1898 rapporte ainsi: « En 1870, le *Péreire* heurta l'un des récifs de la Chaussée des Pierres Noires; en 1873, ce même navire brisa son entrave et cinq mètres de sa quille sur les rochers de la Chaussée de Sein; une troisième fois enfin, par temps de brouillard, le *Saint-Laurent* allait se précipiter sur les récifs d'Ouessant quand une éclaircie subite permit à son capitaine de se rendre compte du danger que courait son navire. »

Tels sont les trois seuls cas que peuvent relever les détracteurs de Brest. Or, ils ne prouvent plus rien maintenant. En effet, on a, depuis lors (1872), allumé un phare sur les Pierres Noires, et un autre, celui d'Ar Men, sur la Chaussée de Sein (1881). Enfin, ces phares et celui du Créac'h (Ouessant) ont des signaux aériens de brume, qui au Créac'h et à Ar Men sont en ce moment même complétés par des cloches sous-marines.

En résumé, ni au point de vue nautique, ni au point de vue de l'exploitation commerciale, ni au point de vue des passagers et des malles-poste, l'expérience de 1865-1874 n'est une condamnation de Brest-Transatlantique. Elle montre, au contraire, qu'un port qui a pu donner de tels résultats dans les fâcheuses conditions où se faisait l'ancienne escale donnerait des résultats excellents dans les conditions présentes, et s'il était tête de ligne, avec départs à heure fixe.

Telle est la seule morale que l'on puisse tirer d'un service qui ne fut interrompu qu'au jour où disparut le vice-amiral La Place, seul représentant de Brest à la Compagnie Générale Transatlantique.

* * *

En exposant cette discussion de 3/4 de siècle entre Brest et

le Havre, je me suis efforcé de ne rien mettre de personnel dans ma conclusion; et si l'on trouve cette étude favorable à Brest, c'est la nature seule qu'il en faut accuser, la nature qui a placé Brest à l'extrême ouest de la France, et qui l'a doté d'une rade à peu près unique au monde. D'autre part, il ne faut point croire que Le Havre se trouve « condamné » par de telles conclusions. A plusieurs reprises j'ai eu l'occasion d'indiquer que les deux ports ont à jouer un rôle différent dans la vie maritime et commerciale de la France; loin de se concurrencer, ils sont destinés à se compléter fort heureusement. Et l'on en trouve la preuve dans le fait que les Havrais ne protestent point contre l'achèvement du quai transatlantique de Brest, de même que les Brestois verront avec plaisir Le Havre entreprendre les travaux qui lui sont indispensables.

Mais ces travaux du Havre dureront au moins vingt ans et coûteront plus de 85 millions, d'après les projets les plus modestes; au contraire, les travaux de Brest dureront au maximum deux ans et coûteront environ 4 millions. Or, M. G. Hersent, dans son remarquable ouvrage: *Mise au point de notre outillage maritime*, montre qu'il est urgent que nous ayons en France un port aménagé pour les services rapides transatlantiques; et, au sujet des projets havrais, il ajoute que, même une fois ces projets réalisés, Le Havre « aura encore beaucoup à envier à ses rivaux »; car « aucune disposition n'est encore arrêtée pour assurer aux grands navires modernes la possibilité d'entrer et de sortir à toute heure de marée, et de pouvoir atteindre l'objectif si important des départs à heure fixe, déjà organisés à New-York et dans certains ports du continent européen ». Ces exigences si graves, si urgentes auxquelles Le Havre ne peut satisfaire, même dans un avenir lointain, Brest est en mesure d'y répondre dans quelques mois. On ne saurait donc hésiter à placer dans le port breton la tête de ligne des transatlantiques postaux.

Brest, c'est le port des malles-poste partant à heure fixe, des voyageurs voulant économiser 15 heures de leur temps et être assurés des correspondances avec les grands express, des léviathans qu'aucun autre port français ne saurait recevoir avant un quart de siècle. Voilà tout son rôle et toutes ses prétentions. Le Havre n'a donc à perdre que ce qu'il lui serait matériellement impossible de gagner.

Peut-être, sans doute même, le port de Brest se développera-t-il désormais; peut-être un port franc y sera-t-il créé, sujet du plus vif intérêt, qu'il n'est malheureusement pas possible d'étudier ici. Mais ces développements ne se feront pas aux dépens du Havre; un nouvel emporium répondant à des besoins nouveaux existera, et rien ne sera plus conforme aux lois régissant les phénomènes économiques, et nul n'en pourra prendre ombrage.

D'ailleurs, quand un peuple néglige de mettre à profit les avantages naturels de son territoire, les étrangers ne tardent pas à venir les exploiter. Si la Compagnie transatlantique dédaigne les avantages de Brest, ses rivales ne feront certes pas de même. On a vu ce que les Allemands nous enlèvent déjà de passagers à Cherbourg, dans des conditions pourtant bien défectueuses. Anglais et Allemands n'attendent plus longtemps pour venir à Brest prendre un nouvel et nombreux contingent de voyageurs. Que resterait-il alors à notre compagnie de navigation nationale? Quels seraient les résultats pour notre marine marchande d'une conception étroite et d'ailleurs erronée des intérêts de notre grand port normand?

La réponse à la question de Brest-Transatlantique a été excellemment résumée par le sénateur vice-amiral de Cuverville dans son discours d'août dernier: « Brest est pour le service postal extra-rapide des navires géants de l'avenir le port obligé... Nous avons entretenu les ministres intéressés de la question de Brest-Transatlantique; nous posons aujourd'hui à

nouveau cette question devant l'opinion publique : elle n'intéresse pas seulement Brest, elle intéresse la France entière ; c'est une question d'intérêt national. » La France et son gouvernement doivent entendre ces paroles et faire leur devoir, comme les Bretois ont su faire le leur.
