Nouvelle-Orléans

NOUVELLE-ORLEANS

DIMANCHE, 6 AVRIL 1884.

Chambre Syndicale Consultative

Du Commerce Français

A LA NOUVELLE-ORLÉANS.

DISCOURS

PRONONCÉ LE 5 MARS 1884,

— PAR —

M. le Vicomte, PAUL D'ABZAC,

CONSUL GÉNÉRAL,

Chargé du Consulat de France

A la Nouvelle-Orléans.

M. le Président, MM. les membres de la Chambre de Commerce, Messieurs,

L'année dernière, au mois d'avril, la Chambre Syndicale Consultative du Commerce Français de la Nouvelle-Orléans a organisé, à ma demande, une enquête sur le commerce et la navigation entre la France et notre ville. Mon voyage à Paris a retardé la mise en œuvre des informations recueillies par vos comités. Vous avez bien voulu modifier vos rapports de les continuer par des travaux supplémentaires, de façon à conduire jusqu'à la fin de l'année commerciale 1882-83, vos études sur la situation du port et de la place de la Nouvelle-Orléans.

Je vais résumer, devant vous et devant les personnes qui m'ont fait l'honneur de répondre à mon invitation, les travaux des rapporteurs de la Chambre.

Le Comité de

NAVIGATION,

Composé de

MM. AD. SCHREIBER,
L. VALLON et
P. POUTZ,

a choisi pour rapporteur M. Ad. Schreiber.

"D'après les chiffres recueillis par lui, le commerce extérieur des Etats-Unis en 1881-82 a été en chiffres ronds de 1 milliard 475 millions de dollars, dont 750 millions et 1/2 à l'exportation et 724 millions et 1/2 à l'importation. Dans cet énorme total, la part du Royaume Uni est de 40.94 0/0. Celle de la France qui vient très loin après en seconde ligne, n'est que de 9.42 0/0.

"Comme tout le monde le sait, New-York occupe le premier rang dans le commerce extérieur des Etats-Unis à l'entrée comme à la sortie. Le chiffre total de ses affaires avec l'étranger dépasse 837 millions de dollars, dont 493 pour les importations et 344 pour les exportations.

"La Nouvelle-Orléans occupe indéniablement rang parmi les ports américains au point de vue des exportations. Ses envois sur l'étranger atteignent le chiffre de $70,258,731

Comme importations, elle n'a que le quatrième rang, avec un chiffre d'affaires de 12,138,291

Soit ensemble 83,002,022

"La part de la France dans le chiffre total du commerce extérieur des Etats-Unis en 1881-82 a été de $138,908,424 dont, à l'exportation $50,010,818, et à l'importation $88,897,606.

"Les Etats-Unis ayant exporté pour France en 1881-82, 379,915 balles de coton, dont 273,872 sont sorties de la Nouvelle-Orléans, notre port a fourni en un seul article $13,000,000, soit 26 0/0 de l'exportation totale des Etats-Unis sur France. En y ajoutant

1,014,247 boisseaux de blé,
117,304 do maïs,
432,326 marrains,
et 10,771 collis articles divers,

lesquels représentent une valeur d'environ $13,000,000, nous voyons que la part de la Nouvelle-Orléans dans le commerce des Etats-Unis avec la France, à l'exportation, est de 28.60 0/0.

"Il convient de remarquer que, par suite des mauvaises récoltes en blés et céréales, l'année 1881-82 a été très défavorable au commerce de notre port.

"En 1882-83, la valeur totale du commerce extérieur des Etats-Unis a été de $1,527,404,546

dont, à l'exportation, $804,223,632

et à l'importation 723,180,914

"Le chiffre d'affaires de la Nouvelle-Orléans avec l'extérieur s'est élevé, durant la dernière année commerciale, ... à $104,704,076

soit 21,612,054

de plus qu'en 1881-82.

"L'accroissement a porté en totalité sur les exportations qui ont été ..... de $95,107,314

soit 24,148,583

de plus qu'à l'exercice précédent.

"Par contre, nos importations de l'étranger n'ont été que de $0,556,762

soit 2,536,529

de moins qu'en 1881-82.

Par sa situation topographique, la Nouvelle-Orléans commande l'immense vallée du Mississippi. Elle est reliée aux territoires de l'Ouest et à la côte du Pacifique, c'est-à-dire à la région des céréales, vers laquelle se porte la masse de l'immigration européenne, par un réseau de plus de 19,000 kilomètres de chemins de fer et de 24,000 kilomètres, au moins, de cours d'eau navigables. Dans un avenir prochain la Nouvelle-Orléans est appelée à disputer à New York la suprématie du commerce maritime.

Si, jusqu'à présent, nous sommes restés dans une infériorité marquée, comme port d'importation, cela tient à deux causes :

1° Le manque de lignes régulières de steamers naviguant entre les ports d'Europe et la Nile-Orléans. Liverpool est la seule place avec laquelle nous ayons des communications régulières.

11° Le manque de capitaux. — Le commerce intérieur de la Nouvelle-Orléans atteint un chiffre de 150 à 175 millions de dollars, lesquels, joints à son commerce extérieur, donnent un total de 233 à 238 millions de dollars, soit environ 1 milliard 250 millions de francs. Pour suffire à cet énorme chiffre d'affaires, dans lequel se trouvent comprises les avances aux planteurs de la Louisiane et à une partie des planteurs du Mississippi, de l'Alabama et de l'Arkansas, les banques de la Nouvelle-Orléans ne disposent que d'un capital effectif de 25 millions de francs à peine. Les capitaux particuliers considérables, provenant de New-York et de l'Europe sont employés, il est vrai, en avances aux planteurs. Il n'en reste pas moins exact que la disproportion manifeste entre le chiffre d'affaires de la ville et son outillage de crédit a pour résultat une pression énorme sur les banques. Pendant la saison active, depuis le mois de septembre jusqu'à la fin de décembre, elles suffisent à peine à aider le mouvement des récoltes depuis le point de production jusqu'au marché. Dans ces conditions, le commerce proprement dit demeure forcé de s'approvisionner à New-York par petites quantités, au fur et à mesure des besoins de la consommation, au lieu de former des "Stocks" pour l'achat direct à l'étranger.

"St.-Louis du Missouri et Chicago, qui sont les deux grands centres commerciaux du Sud-Ouest et de l'Ouest, ont tout intérêt à favoriser la ligne du Mississippi et par conséquent, le port de la Nouvelle-Orléans, qui en est le débouché. Faute de lignes de steamers régulières entre notre port et l'Europe, — Liverpool, nous l'avons dit, étant la seule exception, — ces villes font passer leurs importations européennes par New York. Pourtant les marchandises ont à supporter 900 milles de chemins de fer, tandis qu'en passant par la Nouvelle-Orléans, le commerce bénéficierait du transport par eau, le plus économique de tous. Les négociants de St-Louis ont si bien compris les inconvénients d'un tel état de choses, qui devient tout à fait onéreux pour les articles lourds et encombrants, qu'ils ont constitué un comité pour favoriser l'établissement de lignes régulières sur l'Europe, par la Nouvelle-Orléans. Toute compagnie de navigation qui voudra inaugurer des services directs est certaine de l'appui du commerce de Saint-Louis."

Le comité chargé du rapport sur les

COTONS ET LES PRODUITS DÉRIVÉS DU COTON

se composait de

MM. EM. ALLEGEYER,
et E. FORESTIER,

Le rapport présenté par M. E. Forestier peut se résumer ainsi :

Pendant la saison 1882-83 la Nouvelle-Orléans est restée la source principale où est venue puiser l'industrie française pour ses filatures de cotons américains. Cette préférence profite de la [illegible] qui [illegible] Pour les cotons [illegible] sur le marché du Havre des cotons provenant de production jusqu'au marché. Dans ces conditions, le commerce proprement dit demeure forcé de s'approvisionner à New-York par petites quantités, au fur et à mesure des besoins de la consommation, au lieu de former des "Stocks" pour l'achat direct à l'étranger.

"St.-Louis du Missouri et Chicago, qui sont les deux grands centres commerciaux du Sud-Ouest et de l'Ouest, ont tout intérêt à favoriser la ligne du Mississippi et par conséquent, le port de la Nouvelle-Orléans, qui en est le débouché. Faute de lignes de steamers régulières entre notre port et l'Europe, — Liverpool, nous l'avons dit, étant la seule exception, — ces villes font passer leurs importations européennes par New York. Pourtant les marchandises ont à supporter 900 milles de chemins de fer, tandis qu'en passant par la Nouvelle-Orléans, le commerce bénéficierait du transport par eau, le plus économique de tous. Les négociants de St-Louis ont si bien compris les inconvénients d'un tel état de choses, qui devient tout à fait onéreux pour les articles lourds et encombrants, qu'ils ont constitué un comité pour favoriser l'établissement de lignes régulières sur l'Europe, par la Nouvelle-Orléans. Toute compagnie de navigation qui voudra inaugurer des services directs est certaine de l'appui du commerce de Saint-Louis."

Le comité chargé du rapport sur les

COTONS ET LES PRODUITS DÉRIVÉS DU COTON

se composait de

MM. EM. ALLEGEYER,
et E. FORESTIER,

Le rapport présenté par M. E. Forestier peut se résumer ainsi :

Pendant la saison 1882-83 la Nouvelle-Orléans est restée la source principale où est venue puiser l'industrie française pour ses filatures de cotons américains. Cette préférence profite de la