La compagnie générale transatlantique : 100 ans d'exploitation maritime

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **35 (1955)**

Heft 9

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-888155

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

LA COMPAGNIE GÉNÉRALE TRANSATLANTIQUE
100 ans d'exploitation maritime

Dans le cadre des diverses manifestations organisées pour la commémoration du Centenaire de la Compagnie, M. le Président Jean Marie, dans une conférence tenue devant les représentants de la Presse, a dressé un rapide tableau de l'activité de la Compagnie depuis un siècle.

Une première période, s'étendant sensiblement de 1855 à 1880, se caractérise par l'essor progressif de la Compagnie, fondée à l'époque où l'Europe industrielle et commerçante cherche à s'assurer des débouchés vers le Nouveau Monde. L'activité de la Compagnie croît régulièrement, temporairement handicapée par la guerre de 1870-1871, puis brusquement développée en 1880 avec la création du réseau d'Afrique du Nord.

Sans doute le renforcement de la concurrence étrangère se fait-il sentir déjà dans les résultats de la fin de cette période. Mais celle qui s'ouvre en 1906, avec la mise en service de « LA PROVENCE », puis de « FRANCE », en 1912, est marquée par un développement continu de l'activité des différentes lignes, notamment dans le domaine des lignes de charge. La prospérité règne aux États-Unis, et un flot d'émigrants déferle sur le continent américain en 1912, la Compagnie Générale Transatlantique à elle seule, en transportera plus de 100.000.

En 1914, la déclaration de guerre entraîne un soudain ralentissement de l'activité de la Compagnie, puis une montée en flèche des transports de marchandises dont le maximum est atteint en 1917 avec l'arrivée du matériel de guerre américain, tandis que les échanges de passagers décroissent au contraire dans une proportion comparable. La courbe des déplacements reflète les pertes de tonnage dues à la guerre, malgré l'entrée en service de matériel nouveau.

Au lendemain de la guerre, et après une période d'instabilité, que caractérise la brusque chute de la courbe du trafic fret, le trafic reprend de manière sensible; la flotte marque de son côté une progression constante en tonnage : en deux ans, de 1919 à 1921, près de 200.000 tonnes de navires neufs sont mis en service. Jusqu'en 1928, le trafic se développe, malgré des à-coups épisodiques. Mais déjà apparaissent les signes avant-coureurs de la crise mondiale entraînant la chute du trafic et des recettes, tandis que les dépenses continuent à croître en raison des commandes passées antérieurement. L'application de strictes mesures d'économie, l'assainissement de la flotte par désarmement d'un certain nombre de navires âgés, et la réorganisation financière de la Compagnie dans laquelle l'État prend alors une participation majoritaire, permettent de surmonter en quelques années ces difficultés passagères. Le chiffre d'affaires effectue une remontée rapide, tandis que les résultats passagers reflètent l'entrée en service en 1935 de « NORMANDIE » et de « VILLE D'ALGER ».

Cependant, l'année 1938 est déjà marquée par une tension internationale affectant les résultats de la Compagnie, notamment le trafic des passagers. Avec la déclaration de guerre, c'est de nouveau l'arrêt des opérations commerciales, tandis que la courbe du tonnage traduit les destructions massives dues aux hostilités : 44 navires d'une jauge brute de 332.000 tonneaux, soit les 2/3 du tonnage en service en 1939. A partir de 1945, commence une période de remise en ordre de l'économie mondiale. La flotte de la Compagnie est rapidement reconstituée, passant de 31 navires jaugeant 203.415 tonneaux en 1945, à 78 navires jaugeant 516.000 tonneaux au début de 1955. Le réseau des lignes est développé, l'activité de la Compagnie croît de manière particulièrement rapide. En 1954, centième année d'exploitation depuis la création de la Compagnie Générale Maritime, elle se chiffre par 2.835.000 tonnes de fret et 773.000 passagers, qui constituent l'un et l'autre le record des résultats de trafic réalisés par la Compagnie depuis 1855.

HENRI MAIRE AU CHATEAU-MONTFORT

TOUS LES SUCCÈS grâce au *VIN FOU*

Vin de victoire, vin d'allégresse. Ne manquez pas l'occasion de venir au stand HENRI MAIRE boire l'optimisme à plein verre.

NÉGOCIANT A ARBOIS - JURA

Zimmerli

"Le sous-vêtement sans rival"

POUR DAMES - HOMMES - ENFANTS