

DE M. ÉTIENNE PRUVOT

NOTE SUR LA LIGNE SOCIÉTÉ NAVALE CAENNAISE - MIFANAMPY EN OcéAN INDIEN

A l'origine, c'est la **CONFÉRENCE DE L'OcéAN INDIEN** qui, par les taux de fret exagérés qu'elle pratiquait pour le transport des vins en vrac, a incité deux des principaux réceptionnaires de La Réunion et de Madagascar (respectivement **COVINO** et **OPMAVINS**) à s'entendre pour affréter sur le marché un petit caboteur pinardier allemand.

Par la suite, et de façon à assurer une continuité d'approvisionnement que le recours à l'affrètement rendait assez difficile, les importateurs en question nous approchaient et, après étude, convenaient d'exploiter en commun avec nous, et à titre d'essai, notre m/s *ORPHÉE* (1600 T. de port en lourd et 12.000 hectos de cuves) qui effectua 3 rotations dans des conditions satisfaisantes.

Outre le vin, ce navire transportait depuis Marseille les marchandises diverses et produits alimentaires importés par nos amis, le tout bénéficiant, comme d'ailleurs le vin en vrac, d'un taux de fret inférieur de 35 à 40 % à celui de la Conférence et assurant néanmoins une exploitation bénéficiaire pour le navire.

Toutefois, l'*ORPHÉE* n'avait pu être placé sur cette rotation qu'à titre transitoire, car ce navire nous était indispensable pour d'autres trafics et dès l'automne 1961 il nous fallait rechercher du tonnage de remplacement.

A cet effet, nous avons approché la **Cie Mixte** qui disposait de navires excédentaires dans le secteur Méditerranée, et le principe de la mise en circuit du *TOUGGOURT* de 2.600 T. sur l'Océan Indien était accepté par ses armateurs qui nous demandaient même de participer au Capital de la Société « MIFANAMPY » que nous étions, à l'époque, en train de constituer à Madagascar pour donner un cadre juridique aux accords intervenus entre les différents partenaires intéressés à l'exploitation de la nouvelle ligne.

A noter que l'affectation du *TOUGGOURT* à ce trafic, tout en donnant à la nouvelle Compagnie un navire convenablement adapté à ses besoins, permettait en même temps de décongestionner la Méditerranée, répondant ainsi aux désirs de l'Administration Française qui voyait non sans inquiétude s'aggraver, du fait des événements d'Algérie, la distorsion entre le volume du trafic et les moyens mis en œuvre dans le cadre du monopole de pavillon.

Cependant, avec l'accord sinon l'appui de la Place Fontenoy, la Compagnie Mixte, particulièrement vulnérable sur sa ligne postale de Marseille, était l'objet de telles menaces de la part des armements de la Conférence qu'elle devait céder et nous demander de lui rendre sa parole.

Pour éviter que nos partenaires malgaches et réunionnais ne retombent sous les fourches caudines de la Conférence, nous devions alors mettre en ligne un de nos navires pondéreux de 7.000 tonnes, doté d'une cale frigorifique et rapidement équipé de cuves à vin et de faux ponts, mais dont, bien entendu, il nous fallait chercher à utiliser au mieux la capacité de transport plus importante. Ainsi la Conférence arrivait à un résultat diamétralement opposé à celui qu'elle poursuivait, en nous mettant dans l'obligation de faire toute une campagne de prospection commerciale pour remplir notre bateau et, qui plus est, de doubler ce navire par un autre de même type afin de pouvoir offrir à la clientèle visitée une

régularité suffisante pour l'intéresser.

Avec ce type de navire, qui s'avère particulièrement bien adapté à nos rotations, dont le courant aller comporte, outre une bonne partie de marchandises pondéreuses (ciment, engrais etc. sans parler du vin), également des petits tonnages alimentaires voyageant en cale frigorifique et pouvant supporter des taux de fret relativement élevés, et dont, par ailleurs, les trafics de retour sont essentiellement constitués par les minerais et charbons de la côte orientale de l'Afrique du Sud, nous entendions démontrer qu'il était possible de faire bénéficier l'économie de La Réunion, comme celle de Madagascar, de taux de fret très largement inférieurs à ceux pratiqués depuis des années par les armements traditionnels.

Partant donc du barème Conférence, nous annoncions à la clientèle une baisse de -10% -25%, qui provoqua immédiatement l'annonce concomitante d'une diminution des tarifs de la Conférence, s'appliquant d'ailleurs d'une façon assez curieuse et sur laquelle nous aurons l'occasion de revenir.

Il avait donc suffi de l'entrée en jeu d'un outsider de moyens tout à fait modestes et improvisés pour que la Conférence se décide à amputer d'un seul coup, et sans la moindre vergogne, les prix qu'elle se refusait systématiquement à diminuer et ce, en dépit des revendications les plus légitimes de sa clientèle et des sollicitations de l'administration justement avertie.

Or cette baisse, il y a bien longtemps que les Armements traditionnels auraient pu y consentir s'ils s'étaient donné la peine de repenser l'organisation de leur desserte en fonction de l'évolution des conditions économiques. Mais, confortablement installés dans une entente à caractère féodal, leur seule préoccupation était le maintien du monopole de fait ainsi établi à leur profit avec toutes les conséquences sclérosantes de cette position anti-commerciale.

Il aurait fallu à notre sens, et nous sommes heureux d'en apporter la démonstration pratique par notre propre expérience, que la Conférence renonçât à faire supporter à l'économie des Pays desservis la charge écrasante d'un matériel naval de caractéristiques techniques remarquables certes, mais dont le luxe n'est plus en rapport avec les nécessités du trafic.

De même, à une époque où les barrières du passé s'ouvrent de plus en plus entre les différentes nations Ouest-Européennes et où les communications terrestres s'avèrent particulièrement faciles et peu onéreuses, n'est ce pas un véritable défi au bon sens que de multiplier les escales à Hambourg, Rotterdam, Anvers, Boulogne-sur-mer, Dunkerque, Le Havre, Rouen, Nantes, Bordeaux, Marseille

Enfin et bien que ceci semble être présenté, du moins à Madagascar, comme étant la servitude majeure du trafic, justifiant en conséquence des taux de fret élevés, la Conférence n'a-t-elle pas en réalité rendu un très mauvais service à l'économie malgache en acceptant trop volontiers de faire escaler ses navires long-courriers, dans les quelques 15 ou 16 rades foraines que seuls les caboteurs auraient dû fréquenter en attendant qu'un réseau de communications terrestres valable puisse être créé ?

Il est d'ailleurs intéressant de noter au passage qu'au cours d'une réunion tenue récemment à Tananarive, le représentant d'un des principaux armements de la Conférence a déclaré officiellement aux représentants qualifiés du Commerce malgache, que cette multiplication des escales secondaires ne représentait en réalité qu'une charge supplémentaire de 3 à 4% maximum du fret; ce qui ramène bien l'argument, prétendu décisif, à ses Justes proportions.

Quoi qu'il en soit nous pratiquons aujourd'hui, pour toutes les marchandises dans le sens France / océan Indien, une baisse de 40% sur le tarif nominal des armements de la Conférence, et bien que nos navires ne soient pas toujours chargés au plein de leur capacité, les résultats d'exploitation que nous en obtenons sont loin d'être défavorables.

En sortie de La Réunion, nous avons, après étude approfondie de nos prix de revient, proposé au Syndicat des producteurs de sucre un contrat portant sur un tonnage de 12 à 42.000 t., à leur option (dont le maximum correspond à ce que nous serons matériellement en mesure de transporter pendant la

durée de la prochaine campagne avec nos deux navires), aux prix de: NF.40 - la tonne, depuis bord Pointe-des-Galets jusque bord Marseille, prix représentant une baisse d'environ 25% du tarif pratiqué l'an dernier par la Conférence.

Tout cela montre à quel point les tarifs de la Conférence sont excessifs et il ne fait aucun doute que si nous pouvons bénéficier d'un fret plus abondant, et surtout des marchandises riches dont la Conférence a réussi à garder le monopole par le jeu des moyens dont nous allons parler, nous pourrions encore accentuer notre mouvement de soutien de l'économie réunionnaise comme de l'économie malgache.

Et c'est bien la politique qu'aurait dû poursuivre la Conférence de l'océan Indien, si elle n'avait pas été créée dans le but de scléroser les trafics en faveur de quelques parties prenantes privilégiées, mais bien dans celui d'harmoniser les départs, veiller à l'adaptation du matériel, rationaliser les rotations, et, en assurant ainsi un meilleur rendement des navires, baisser les taux de fret pour le plus grand bien des consommateurs.

Les moyens mis en œuvre par la Conférence pour lutter contre la concurrence que nous lui apportons relèvent pour le moins d'une orthodoxie commerciale douteuse. En effet, ainsi que les documents joints en apportent la preuve, les armements de la **Conférence** pratiquent une détaxe de 30% sur un certain nombre de marchandises dûment et limitativement mentionnées et ce, uniquement lorsqu'elles sont débarquées dans les ports de Tamatave et Majunga d'une part, et la Pointe-des-Galets d'autre part, avec d'ailleurs des énumérations différentes suivant ces trois ports.

Or le rapprochement de ces listes avec les manifestes des marchandises chargées par nos propres navires pour ces trois ports (qui sont d'ailleurs les seuls jusqu'alors touchés par notre service) fait ressortir avec évidence la parfaite concordance de ces documents, port par port, avec les énumérations de la Conférence; autrement dit, il s'agit là d'une façon irréfutable d'un cas typique de mesure discriminatoire caractérisant la concurrence déloyale telle qu'elle est réprimée par l'**Administration Française** et qui, nous n'en doutons pas, sera sanctionnée par la **Commission des Ententes** du Ministère des Affaires économiques que nous avons cru devoir saisir de la question.

Par ailleurs, il faut également rappeler les conditions dans lesquelles, par le jeu d'une ristourne différée de 10% des taux officiels, la Conférence impose aux chargeurs et réceptionnaires l'obligation d'être fidèles exclusivement à leurs navires, entravant ainsi le plein exercice de la libre concurrence que nous entendons poursuivre dans l'intérêt même des consommateurs locaux.

Peut-être plus encore que l'institution de cette ristourne, ses modalités de règlement qui ont pour effet de prolonger dans le temps, à l'entière discrétion de la Conférence, l'obligation d'exclusivité qui y est attachée, sont bien le fait d'une entente ayant, aux yeux de la loi, un caractère d'action concertée en vue d'assurer l'établissement d'un véritable monopole des transports maritimes sur la relation considérée, et une plainte a également été déposée à ce sujet quai Branly.

Indépendamment du caractère illégal de cette « *ristourne différée* », faut-il encore souligner que cette dîme, prélevée arbitrairement sur le consommateur, constitue dans l'année une trésorerie que nous pouvons chiffrer à quelques 500 millions de Fr. C.F.A., et qui peut être, pour qui sait, par vocation, la faire fructifier, une source de profits substantiels sinon légitimes.

Enfin, il est particulièrement instructif d'observer le comportement de la Conférence, et ses répercussions à l'échelon du commerçant et du consommateur, dans le cas particulier du ciment:

- À La Réunion, les importateurs traditionnels se conforment au diktat de la Conférence leur enjoignant de boycotter notre ligne et, devant cette position hostile de tout un groupement professionnel, nos représentants locaux décident de commercialiser le ciment eux-mêmes. C'est ainsi que, mettant hors circuit tout intermédiaire l'entrepreneur réunionnais bénéficie désormais grâce à notre

action d'un ciment vendu strictement au prix de revient CIF pour lequel le fret ne figure que pour NF.30,00.

- A Madagascar au contraire, les importateurs, dans un premier stade, avaient cru pouvoir tourner le monopole de la Conférence en rachetant en sous main dans les magasins de nos représentants le ciment transporté par nos services. Mais la Conférence exerçant de nouvelles pressions, ils finissent par accepter de nous boycotter. moyennant remboursement par les armements de la dépréciation subie par leurs stocks consécutivement à la diminution du taux de fret de NF. 57.à NF. 30.-, soit environ 7 à 8 millions de francs C.F.A.

Dans ce cas, c'est donc le négociant importateur qui, au détriment de l'utilisateur, entend conserver pour lui seul le bénéfice de notre action; mais il va de soi que nous allons commercialiser nous mêmes, comme à La Réunion.

○
○○
○○○

Cependant, les différents aspects commerciaux de notre implantation en **OCÉAN INDIEN**, comme les diverses péripéties de la lutte que nous avons engagée ne doivent pas faire oublier un caractère tout à fait remarquable de notre action sur le plan français.

Jusqu'à la période précédant immédiatement la dernière guerre, le pavillon national était seul présent dans ce secteur et c'est après une lutte de plusieurs années que l'armement norvégien se voyait offrir un siège à la Conférence. Puis, voici quelques mois seulement, et cette fois sans coup férir, l'armement allemand était à son tour admis à prendre part au monopole.

En même temps un outsider allemand faisait quelques tentatives d'incursion - celui là même que nous avons pu éliminer avec notre *ORPHÉE*-, et encore plus récemment, c'était le pavillon italien qui tentait d'apparaître.

Ce processus d'internationalisation est d'ailleurs assez normal compte tenu de l'attrait irrésistible exercé sur l'armement étranger par les profits surabondants (et tout à fait inusités dans la conjoncture actuelle), du monopole fidèlement reconstitué après chacun de ses élargissements; et de plus les armements français de la Conférence semblent ne rien négliger pour en précipiter le déroulement lorsque trompant la vigilance de la Marine marchande ils vont eux mêmes avec son accord affréter du tonnage étranger (actuellement: *DALBECK, BAVEAN, HEINRICH OLDENDORFF, PIETRO*), plutôt que de faire appel à un collègue français.

Dans ces conditions, comment s'étonner que, devant l'effarante stupidité des armements de la Conférence, dont la seule politique consiste à maintenir contre tous les courants et par tous les moyens, un monopole anachronique et des prix notoirement excessifs, le Professeur Gendarme, de l'institut des Hautes Études de Tamatave, membre correspondant de **I.T.S.E.A.**, dans son étude sur **L'ÉCONOMIE DE MADAGASCAR (PARIS 1960)** ait lancé un appel à l'armement japonais pour ramener les taux de fret à un niveau plus normal !

Et comment ne pas comprendre que. en faisant présentement barrage à l'armement italien après avoir éliminé l'outsider allemand, c'est bien la Société Navale Caennaise qui, au sein de la Compagnie malgache "MIFANAMPY" est en train de se substituer aux armements français de la Conférence pour représenter valablement dans un esprit neuf, le pavillon national en océan Indien, en même temps qu'elle les sauvera, malgré eux, du naufrage auquel les conduit sûrement leur entêtement.

Paris, le 15 Mai 1962