

LE MARCHÉ INTERNATIONAL DES FRETS : UN NOMBRE-INDICE ITALIEN DU MARCHÉ DES FRETS INTERNATIONAUX.

Par M. GAETANO SERINO,

Professeur titulaire à l'Institut Universitaire Naval
de Naples (Italie).

1. Caractère international du marché des frets.

Le marché de frets est de sa nature même un marché mondial. En tant que tel, il représente un phénomène relativement récent, puisqu'il ne remonte qu'à peine à la moitié du siècle dernier. Auparavant, lorsque les figures du marchand et de l'armateur coïncidaient dans la même personne, il n'existait pas, à proprement parler, un marché des frets, parce que ce n'était que par occasion qu'on frétait des navires, entièrement ou bien en partie.

On commence à parler d'un marché mondial dès que le navire s'affranchit tout à fait de la voile et que la vapeur, la concentration industrielle et les progrès techniques dans le domaine de la transmission des nouvelles, donnent naissance à une ère nouvelle dans la vie maritime. Dans tout port de quelque importance se constitue alors un marché des frets, et tous les ports ensemble forment le marché mondial, ayant son centre le plus important à Londres, dans le « Baltic Mercantile and Shipping Exchange », une institution dérivant de la concentration de plusieurs bourses particulières. Les différentes cotes paraissent journellement dans un cours officiel, indiquant les frets pour les grandes routes typiques et puisque ces prix représentent bien les conditions générales du marché, on les assume comme base pour tous les autres transports.

Mais il ne faut pas se laisser tromper à l'extraordinaire extension dans l'espace de ce marché; il n'a au fond dans l'économie mondiale que le rôle d'un marché partiel, devant compter sur la coopération d'autres marchés partiels, de la même manière que ces derniers relèvent de lui. En outre, l'internationalité du dit marché n'a pas pour conséquence naturelle et nécessaire que les frets soient uniformes à travers l'espace. Etant en effet donné que les voyages sur les diffé-

rentes routes représentent une offre à prix conjoints, les frets diffèrent d'une route à l'autre et subissent de multiples variations, suivant les exigences du commerce mondial : ces différences, pour de courtes périodes, distribuent le tonnage entre ses possibles emplois.

À l'encontre de ce qui arrive dans le marché des marchandises, où il est possible d'évaluer, avec assez d'approximation, la demande, à travers le chiffre de la consommation, et l'offre, à travers celui de la production, cette possibilité n'existe point, pour ce qui a trait à la demande, dans le marché des frets. Il est de toute évidence, en effet que le volume des marchandises transportées par mer ne peut être calculée avec précision. Une évaluation, largement approximative, ne peut se baser que sur le développement du commerce mondial et sur la consistance du trafic maritime des marchandises en masse. L'offre, au contraire, étant constituée par tous les navires utilisés pour le transport, de ligne aussi bien que libres (« tramps »), peut être facilement représentée, du moment qu'on connaît exactement la consistance globale et les caractéristiques unitaires du tonnage mondial.

2. Frets dans la navigation de ligne (« liners ») et frets dans la navigation libre (« tramps »).

Le fret ou nolis est le prix qu'on paye pour le service du transport par mer, pour chaque unité de marchandise et pour chaque passager. Mais c'est là un prix présentant des caractères particuliers par rapport à tous les autres prix et des différences spéciales par rapport à ceux de tous les autres moyens de transport. Du fait que les services maritimes, fournissent, pour la plupart des prestations d'une utilité tout indirecte et instrumentale, la relative demande dépend largement de la marche des affaires et se ressent des conditions générales de la conjoncture. Ajoutez que les frets résultant du marchandage entre la demande et l'offre, se rapportent principalement à une quote-part des marchandises voyageant par mer, c'est-à-dire à celles en masse (chargements de catégorie inférieure), transportées essentiellement par les « tramps » (navigation libre). Les frets relatifs aux marchandises « riches » (chargements de catégorie supérieure), préférées par les « liners » (navigation de ligne) sont au contraire, en large mesure, proportionnés à la demande des

services relatifs et établi « a priori », par l'armateur; mais à l'encontre de ce qui se vérifie dans les tarifs du transport par chemin de fer, qui sont longuement élaborés et restent immuables pendant un laps de temps assez long, les frets des « liners », même en restant formellement stables, se modifient substantiellement par courts intervalles.

Des frets de la navigation libre sont beaucoup plus variables, et les fluctuations qui s'y vérifient, souvent même d'un moment à l'autre, sont plus difficiles à éviter. Les conditions de la demande se modifient en dépendance de facteurs ayant trait à l'allure des récoltes agricoles et aux vicissitudes se vérifiant dans l'échange des biens qui, bien que produits à rythme continu, subissent tout de même les contre-coups de la stagnation des affaires en de certaines périodes, ou sont destinés à être échangés contre les denrées provenant des dites récoltes. Il s'en ensuit que, suivant les variations de la demande et de l'offre, se réalisent continuellement des équilibres successifs, locaux et temporaires, valables, en d'autres termes, pour un marché donné et pour un moment déterminé.

Mais ce moment à peine passé, ceux qui offrent et ceux qui demandent se trouvent tout de suite en des conditions toutes différentes, le degré respectif d'utilité s'étant modifié. Il s'agit en l'espèce d'équilibres partiels qui, obéissant, dans leur ensemble, à des lois bien complexes, donnent lieu à des équilibres provisoires généraux à tendances déterminées.

Les frets de la navigation de ligne, bien qu'étant beaucoup moins soumis, quant à leur ampleur et à leur fréquence, aux fluctuations qui se vérifient dans ceux de la navigation de ligne, n'en sont pas toutefois totalement indépendants, car ils en ressentent l'influence notamment dans les périodes de baisse. Cependant les Compagnies, plutôt que de modifier leurs tarifs, préfèrent dans ces cas-ci ne pas y apporter de variations, bien qu'en accordant toutefois, sous des formes différentes, des réductions sur les frets préétablis. Voilà pour-quoi, en parlant d'un marché des frets, nous entendons nous rapporter tout spécialement aux frets de la navigation libre.

3. Causes influant sur le cours des frets.

Sur l'allure des frets, en général, influent, outre des causes d'un caractère tout à fait local et particulier (comme, par exemple, une récolte bonne ou mauvaise à une époque

déterminée et dans une région donnée), même des causes d'ordre général, parmi lesquelles il faut comprendre le rythme des constructions navales, les déplacements dans le champ de la production et du commerce, la connexion entre les différents voyages, la tendance indirecte de l'offre à valoriser au maximum la capacité de chargement du navire et l'évolution de la situation politique internationale.

De nouvelles orientations du commerce mondial, notamment un déplacement dans les sources de ravitaillement des matières premières, quelque changement survenu dans le domaine de la consommation, l'établissement dans de nombreux ports d'installations spéciales pour la conservation et le dépôt des marchandises, le perfectionnement et l'agrandissement des dites installations en d'autres parties, etc., produisent des variations dans la demande d'un tonnage déterminé.

La pratique bien connue, et qui devient aussitôt générale dans les périodes de crise, c'est-à-dire celle de ne pas constituer de provisions, mais de vivre au jour le jour, en acquérant seulement de petits lots de marchandises destinés à satisfaire des besoins tout temporaires, laisse inactive une partie du tonnage affecté à la navigation libre, tandis qu'elle augmente les chargements de la navigation de ligne. Pour ce qui est des transports maritimes entre des pays très éloignés l'un de l'autre, la distance est un élément revêtant très peu d'importance. Bien différent est le cas lorsqu'il y a concurrence entre les routes terrestres et les routes maritimes. A mesure que les points extrêmes se rapprochent, la durée du voyage tend à se réduire, mais pas du tout en raison du moindre parcours, du moment que le raccourcissement se borne au trajet par voie de mer. Il faut d'autre part tenir compte que dans les courts voyages, les opérations à accomplir dans les ports exigent plus de temps que la navigation elle-même.

En général, le fret varie suivant la distance couverte par le navire, parce qu'à chaque augmentation de la distance correspond une augmentation du coût. Le fret ne croît toutefois pas en raison directe de la distance, et cela parce que le coût n'augmente pas en proportion parfaite avec le parcours. Ce phénomène est une conséquence des relations existant entre les coûts fixes, les coûts variables proportionnels

et les coûts variables non proportionnels, et plus précisément, de la prépondérance qu'ont les coûts indépendants de la longueur du trajet sur les coûts variables en raison du parcours accompli; les frais de chargement et de déchargement et les impôts maritimes restent en effet toujours les mêmes qu'il s'agisse de longues ou de courtes distances. Aussi les variations relatives aux frets deviennent-elles plus exigües au fur et à mesure que croît la distance; autrement dit les frets montrent une indéniable tendance à s'égaliser, même pour des distances différentes. Imaginons deux ports séparés d'un troisième par une distance qui pour l'un est double de l'autre: « *coeteris paribus* » au port le plus lointain ne devront pas correspondre des frets doubles. C'est seulement dans l'hypothèse d'une égalité parfaite de toutes les autres conditions que la distance joue un rôle décisif; elle est d'habitude neutralisée par les autres éléments qui influent, d'une façon tout à fait prépondérante, sur la durée du voyage.

N'oublions pas, d'autre part, qu'une même destination peut être quelquefois atteinte en suivant des routes différentes, et même opposées. Si la route la plus longue est en état d'entrer en concurrence avec la plus courte, cela signifie que sur la première il existe plus d'occasions de trouver des chargements supplémentaires et partant de mieux utiliser le tonnage et de compenser les bas frets réalisés pour des catégories déterminées de marchandises avec les frets élevés obtenus pour d'autres chargements; ce qui réduit le prix par unité des prestations, en ôtant toute importance à l'épargne de temps réalisée en suivant la route la plus courte.

La connexion entre les différents voyages, c'est-à-dire la possibilité plus ou moins grande de trouver des chargements durant le voyage de retour d'un port vers lequel cingle le navire, influe sur la formation du fret. C'est sur les ports offrant de bonnes possibilités d'obtenir des chargements de retour que les navires mettent le cap le plus volontiers. Si le vapeur se dirige vers un port qui offre peu de chargement de sortie ou qui n'en offre guère, il ne lui reste qu'à accomplir le voyage de retour avec une cargaison partielle ou même tout à fait sur lest, s'il ne veut pas aller chercher quelque chargement dans un autre port plus ou moins éloigné. Le fret du voyage d'aller sera alors calculé en relation aux coûts qu'on aura payés entre le premier port et celui où le

navire a pu trouver un autre chargement. Mais, même si au début du voyage l'armateur n'a pas réussi à trouver des frets de retour, il peut néanmoins arriver que le fret du voyage d'aller s'égalise aux coûts variables, car le dit armateur a tout de même la perspective de trouver le long de la route des chargements offrant des frets plus rémunérateurs et compensatoires.

Il est opportun de remarquer ici que si les frets d'aller pour un certain port sont très élevés, beaucoup d'armateurs y afflueront, si bien que l'offre pour le retour à prix réduits deviendra exubérante. Si les frets d'aller sont au contraire bas, moins de navire se dirigeront vers ce port et l'offre pour le retour y sera insuffisante, avec la conséquence qu'il faudra payer des frets beaucoup plus élevés. Tout à l'encontre, si les frets de retour d'un port déterminé sont élevés, beaucoup de navires s'y rendront, en provoquant, ainsi de suite la baisse des frets d'aller lesquels augmenteront au contraire, à cause de la pénurie d'offres en partance d'un autre port, lorsque les frets de retour sont bas. Etant donné la relation existante entre l'aller et le retour et la connexion entre les frets, une influence tout analogue est exercée sur ceux-ci, soit par l'abondance des chargements à l'aller soit par leur pénurie au retour.

Ce qui va sous le nom de tendance indirecte de la demande à valoriser au maximum la capacité de chargement du navire, ne revêt pas moins d'importance quant au cours des frets. Dans le but d'arriver à une complète utilisation des cales, on ne se contente pas en effet d'avoir recours à des emballages plus idoines, mais on s'efforce aussi « d'anoblir » le produit brut : au lieu d'embarquer, par exemple, du blé, on expédie de la farine.

Sur le cours des frets influent aussi — nous le savons — les événements de guerre, par suite des variations qui surviennent dans la demande. Une telle influence est toutefois particulièrement remarquable sur les frets relatifs aux routes comprises dans la sphère d'action des pays belligérants : nombre d'armateurs abandonnent ces routes à cause des risques toujours plus graves, tandis que d'autres y affluent, à condition cependant que les frets soient si élevés qu'ils puissent les dédommager des plus grands risques qu'ils encourent et des plus hauts taux d'assurance qu'ils sont con-

traints de payer. Les navires qui viennent d'abandonner les routes dangereuses se dirigent vers d'autres plus sûres, en provoquant de la sorte un accroissement de l'offre qui, à son tour, fait, à conditions égales, baisser les frets.

Ce ne sont pas seulement les navires libres (« tramps ») qui concourent à la formation de l'offre du tonnage — répétons-le — mais aussi les navires de ligne, bien que la remarquable mobilité caractérisant l'armement libre n'existe presque pas pour les navires de ligne : on sait bien, en effet, que ceux-ci sont liés à des trafics déterminés. Malgré cela ces deux types de navigation entrent souvent en concurrence. Il est vrai, d'un autre côté, que la navigation de ligne n'a pas toujours besoin, pour accaparer le trafic, d'offrir des frets moindres que ceux de la navigation libre, parce que, de règle, la qualité du service joue un rôle plus important que le fret plus élevé. Dans la compétition entre navires de ligne et navires de chargement libres, ces derniers réussiront à réaliser une majoration du fret dans le cas seulement où la différence de qualité du tonnage se manifeste en une différence assez sensible des frets. La concurrence s'aigrit lorsque les armateurs soutenus par des frets favorables, n'ont pas besoin de se procurer des chargements accessoires pour intégrer les coûts et qu'ils sont par conséquent à même d'offrir pour de tels chargements des frets très réduits.

Une autre observation est à ce point nécessaire, pour ce qui a trait à la flotte spécialisée. On pourrait croire de prime abord que les navires spécialisés forment un groupe à part, complètement autonome, ayant une vie tout à fait indépendante du marché général, et que partant ils ne concourent point à l'offre avec le reste du tonnage. Aussi un navire-citerne ne devrait-il pas faire concurrence aux autres navires. Certes, une concurrence directe est absolument à exclure; mais, à y regarder de plus près, il faut bien en admettre une indirecte : c'est la marchandise transportée par les navires pétroliers qui entre en concurrence avec la houille transportée par les autres navires. De ce point de vue on ne peut nier que le niveau des frets des premiers se répercute sur ceux des seconds.

Ce qui précède explique aussi comment il existe, fondamentalement, une certaine unité dans le marché des frets,

du moment que les prix pour des services pourtant si différents sont en quelque sorte reliés entre eux.

Passons maintenant à considérer un autre cas. Un armateur, ayant embarqué, à un fret convenable, des marchandises volumineuses qui ne donnent pas cependant une suffisante stabilité de son bâtiment, se trouve dans la nécessité de compléter le chargement avec du lest, pour ne pas mettre en danger le navire. Mais, préférant toutefois utiliser l'espace disponible avec un chargement utile et approprié à ses nécessités, il est tout disposé à transporter des marchandises à frets réduits. Il s'agit là pour lui d'un bénéfice surnuméraire et presque intégral; il est en effet dans une position très favorable par rapport aux autres armateurs, du fait qu'il est en état de demander un fret excluant toute possibilité de concurrence. Une situation semblable, si elle se borne à un seul voyage, ne présente qu'un déséquilibre simplement occasionnel quant à sa durée et à son étendue; mais si elle s'étend au contraire à une ligne de navigation tout entière, elle produit alors des conséquences beaucoup plus importantes. De considérables lots de marchandises en masse sont prélevés sur le marché à un fret si bas qu'à la longue les armateurs libres n'ont plus la possibilité de rivaliser avec lui, à moins cependant qu'une situation analogue, déterminée par la combinaison de frets plus ou moins élevés, ne se présente pour eux-mêmes.

Dans les cas examinés jusqu'ici, il s'agit d'une concurrence au caractère purement transitoire; à la longue, les armateurs perdent tout intérêt à la pousser jusqu'à ses extrêmes limites. Car il existe sans doute une concurrence dans ce domaine spécial, mais c'est toujours une concurrence imparfaite. Et cela s'explique du reste facilement si l'on veut bien songer que dans la plupart des cas il faut tenir compte du caractère tout autre qu'homogène des unités de service normalement rendues et de la difficulté qu'il y a à vérifier, pour chaque unité et pour chaque branche de service, la partie correspondante du coût.

4. L'offre et la demande dans la phase de hausse des frets.

Nous avons jusqu'ici analysé l'influence que l'offre et la demande exercent sur la formation des frets des « tramps ». Passons maintenant à considérer comment se conduisent

l'offre et la demande dans le cas d'une tendance à la hausse ou la baisse. Lorsque, dans un secteur quelconque du trafic, se vérifie une raréfaction du tonnage, les frets s'orientent décidément vers la hausse, si bien que les navires possédant les qualités requises et se trouvant à proximité de ce secteur aux frets élevés, y accourent aussitôt : le coût relativement exigü du parcours nécessaire sera par la suite largement couvert. Même les navires qui se trouvent à de plus grandes distances y accourront, pourvu qu'il s'agisse de ports offrant des frets de sortie; ils n'en seront que relativement empêchés par le temps nécessaire au voyage, parce que la distance parcourue sans chargement ne représente point, par soi-même, un obstacle absolu. Les navires se trouvant au contraire plus loin, mais dans un port qui n'offre pas de chargements pour le secteur dont il est question, auront une moindre possibilité de s'y rendre, parce que le fret plus élevé ne pourra que très difficilement compenser les coûts du voyage à vide. Tout de même, si, par hypothèse, dans ce secteur les frets sont très élevés et si au jugement de l'armateur ce plus haut niveau peut avoir une certaine durée, les déplacements se feront avec plus de rapidité et les navires ne laisseront pas d'y accourir, même sans attendre un chargement. L'affluence qui s'est ainsi déterminée durera jusqu'à ce que les frets des différents secteurs se seront nivelés. Les variations des frets, en provoquant un mouvement de navires d'un secteur à l'autre, corrigent donc en ce cas-ci uniquement des déséquilibres accidentels, tout locaux et de courte durée, entre l'offre et la demande.

Un cas bien divers est le suivant : pour une raison ou pour l'autre se vérifie un exode de navires d'un certain secteur du trafic, et les chargeurs cherchent à y faire obstacle, en offrant des frets du moins égaux à ceux que les armateurs pourraient obtenir en passant dans d'autres secteurs. Il est de toute évidence que, de cette manière, le manque de déplacements de navires d'un secteur à l'autre cause une pénurie de tonnage, donnant à son tour origine à une hausse des frets. D'abord, et c'est là la première conséquence le tonnage resté inactif a cause de l'insuffisante rémunération redevient profitable et est remis en exercice. Mais ce n'est pas tout. Puisque la hausse des frets fait réaliser des gains exceptionnels, supérieurs même au taux courant de

capitiaux ne tardera guère à se transférer dans l'industrie de l'armement, en augmentant ainsi, après quelque temps, l'offre et en accélérant le processus du remplacement des navires de construction plus ancienne par des navires nouveaux. Les commandes affluent aux chantiers qui travaillent avec la plus grande intensité. Il s'en suit une lutte entre armateurs et chantiers pour obtenir les meilleures conditions de livraison, et, au cours de ce marchandage, les prix des nouvelles constructions s'élèvent. Il est aussi à remarquer que ce sont quelquefois les chantiers eux-mêmes qui contribuent à un accroissement exagéré des constructions navales, en alléchant les armateurs par des méthodes tout à fait insensées de financer l'affaire.

Cependant, tandis que la demande de moyens de transport oscille, l'offre n'est pas en état de répondre avec la promptitude nécessaire à une augmentation de la demande, s'agissant là de biens qui ne peuvent pas se reproduire avec facilité : entre la commande et l'entrée en service du bâtiment il faut bien qu'un certain temps se passe, et plus de temps encore est exigé par l'organisation des chantiers, si ceux-ci sont obligés d'agrandir les installations existantes, à cause de leur insuffisance. Cela explique pourquoi les variations dans l'offre suivent avec un certain retard les variations dans la demande, et aussi pourquoi les troubles momentanés de l'équilibre, se produisant lorsque les besoins varient, causent des différences sensibles dans les frets. Le tonnage de construction nouvelle, introduit graduellement sur le marché, ne détermine pas tout d'abord une baisse, étant donné son peu de volume, mais se borne seulement à faire obstacle à une plus grande hausse, c'est-à-dire à empêcher que les frets atteignent des niveaux encore plus hauts. Mais au fur et à mesure que le nouveau tonnage entre dans le marché et qu'il vient s'ajouter à l'autre, la situation change : à la longue, il finit par devenir exubérant, à défaut d'un accroissement de la demande, il provoque des réductions de frets, en un seul secteur au début, et puis par degrés, en d'autres, à commencer par les plus voisins. Cependant, les chantiers continuent à lancer à la mer les navires qui leur ont été commandés pendant la période de la conjoncture favorable; ce tonnage, introduit sur un marché déjà saturé, aggrave la situation et les frets subissent de nouvelles réductions, ce qui fait

empirer la dépression en cours, Il ne serait pas d'ailleurs possible d'éviter de telles alternatives, car un pays qui, de peur du futur, renoncerait à accroître ses constructions navales lorsque la bonne occasion s'en présente, renoncerait du même coup aux profits des époques de prospérité des affaires, en s'exposant au risque d'empirer sa position sur le marché mondial.

Il faut dire aussi que l'offre de tonnage étant pour de courtes périodes, fixe, elle ne réagit point lorsque la demande de transports se contracte, puisque les armateurs — nous allons mieux le voir ci-dessous — préfèrent voir naviguer leurs navires à perte plutôt que de les désarmer, en encourageant ainsi une perte encore plus grande.

Toujours dans le but d'exploiter la conjoncture, les armateurs concluent parfois des accords visant à créer les conditions d'un monopole tendanciel. Mais des manœuvres de ce genre n'ont jamais donné les résultats escomptés, et la raison en est claire. Il est presque impossible en effet de déterminer une condition de stabilité absolue de l'offre. D'ailleurs l'expérience, tant ancienne que récente, est là pour nous convaincre du constant insuccès de toute tentative d'un contrôle monopolisateur de l'activité armatoriale.

Dans la phase de hausse des frets, spécialement s'il s'agit d'une hausse localisée et attribuable à une anormale distribution du tonnage qui, considéré dans son ensemble, reste suffisant, la demande se borne à prendre une attitude d'attente. Mais s'il existe pour de bon une pénurie de moyens par rapport aux besoins, alors le fret plus haut rétablit l'équilibre, en écartant toutefois une partie de la demande et en rendant ainsi plus difficiles les échanges. Le haut niveau des frets se répercute fatalement sur presque toutes les marchandises. La demande des biens indispensables, c'est-à-dire celle, qui est la moins élastique, s'en ressent la première : les consommateurs doivent dépenser une partie toujours plus grande de leur revenu pour leurs besoins élémentaires, renonçant par conséquent à la satisfaction de besoins moins urgents.

Plus longuement dure la pénurie de tonnage, plus profondément se modifie la structure des économies particulières, car les variations dans les frets produisent, petit à petit, des variations analogues dans tous les autres marchés, Les

industries dont le volume de production dépend d'un niveau déterminé des prix des transports, ne peuvent plus produire dans la mesure primitive, parce que la hausse du fret a presque toujours la conséquence de favoriser le développement d'activités concurrentes dans les pays les plus proches des sources de ravitaillement.

5. L'offre et la demande dans la phase de baisse des frets.

A peine les frets tendent-ils à la baisse qu'on peut constater que les profits des armateurs commencent à s'écarter du profit moyen courant de toutes les autres activités commerciales. Il ne s'en suit pas cependant que l'armateur doive accepter coûte que coûte des frets déficitaires. Se fondant sur la prévision d'une hausse prochaine, il peut même attendre quelque temps pour voir quelle tournure vont prendre les choses, ou bien encore il peut déplacer ses bâtiments vers des secteurs offrant des frets moins ruineux. Il est aussi à rappeler que parfois une légère augmentation des frets attire seulement l'offre de navires qui se trouvent à proximité du port où les nolis pour certaines destinations on augmenté.

Si la tendance à la baisse se généralise, une partie des navires disponibles sont contraints de rester inactifs ou bien ils devront tous se contenter de frets réduits. Les profits des armateurs deviennent inférieurs au taux courant de l'intérêt pour les placements à long terme, ce qui provoque d'une part la fuite des capitaux en quête d'un bon placement, qui s'empressent de désertter l'industrie de l'armement, et ralentit de l'autre, sans réussir toutefois à l'arrêter tout à fait, le processus de substitution des vieux navires. Les constructions s'arrêteront en effet seulement dans les cas où, faute de procédés nouveaux de production, il ne soit plus possible de construire des bâtiments qui, par suite du niveau des frets à ce moment, puissent donner un profit correspondant au taux normal du placement des capitaux. Une véritable désertion des capitaux déjà placés dans les constructions navales est toutefois à exclure, parce que leur mobilité, dans une industrie si hautement spécialisée comme celle de l'armement, est, selon toute apparence, beaucoup plus grande à l'entrée qu'à la sortie.

Tout cela autorise à penser que, d'un point de vue général, les événements favorables aux larges bénéfices sont, dans

cette branche de l'activité commerciale, d'une moindre durée que les événements contraires.

Au cas où le bas niveau des frets assumerait un caractère de stabilité, il se manifesterait tout de suite une tendance à éloigner les navires moins rémunérateurs et à pousser le marché à utiliser tout juste la quantité de tonnage nécessaire et en mesure de compenser l'activité avec le profit normal.

Toutefois une telle action équilibrée ne va pas tout d'abord sans résistances; il est naturellement plus facile d'introduire du nouveau tonnage sur le marché que de l'en retirer, parce que les navires plus vieux continuent malgré tout de naviguer, en dépit du fait qu'ils ne couvrent qu'à grand-peine les coûts variables et ceux qu'on est convenu d'appeler coûts variables proportionnels. Ce n'est que successivement que le niveau de leurs frets, atteint la limite des coûts des navires plus efficaces; les armateurs tâchent alors de se soustraire aux onéreuses conditions du marché et éliminent les navires à coût trop élevé de production, en les vendant à des confrères, en les démolissant ou en les désarmant.

La première de ces circonstances, bien que permettant une distribution plus convenable de l'offre, ne modifie guère la situation générale: la consistance globale du tonnage reste en effet sans variations. Et puis ce sont justement les navires vendus à d'autres armateurs qui font la concurrence la plus acharnée, non seulement parce que le nouveau propriétaire les a achetés à des conditions de faveur, mais aussi parce que, la plupart des fois, les dits navires sont vendus à des armateurs de pays où le coût de production est très bas. Une véritable diminution de l'offre se vérifie, au contraire, lorsque les navires sont vendus pour être démolis, mais par rapport au tonnage total il s'agit là, le plus souvent, de chiffres dérisoires.

Si la dépression dans le cours des frets se prolonge, l'idée de désarmer les navires prend toujours plus de corps: on s'explique bien pourquoi au début les armateurs n'ont pas suspendu leur activité. Cela dépendait du fait que le désarmement a lui aussi son coût: tant que les pertes dérivant de la gestion restent inférieures au coût du désarmement, on ne songera guère à désarmer. Indiquons par « n » le nolis par tonne, par « v » les coûts variables (proportionnels ou non)

et par « d » le coût du désarmement. Si « n » dépasse la différence « v-d », ou lui est inférieur, la perte de l'armateur, dans le cas où il accepte d'effectuer le transport, sera moins ou plus élevée que celle qu'il subirait dans le cas où le navire serait désarmé. Si « n » est égal à la différence « v-d », la perte subie par l'armateur sera la même qu'il devrait subir en désarmant son navire. Il est bon d'avertir à ce point que, pour que le désarmement donne les résultats voulus, il doit être « organisé ». Du moment que l'offre est fractionnée entre de nombreux armateurs, si seulement quelques-uns de ceux-ci se décident à éliminer les navires superflus, il est vain d'espérer une amélioration des conditions du marché.

Une sensible réduction des cales ne peut que se fonder sur la possibilité d'un accord comprenant la presque totalité des armateurs des différents pays; mais même en admettant la possibilité d'un tel accord, il resterait toujours très difficile de décider quels navires il faut désarmer: ceux qui produisent à des coûts plus élevés ou ceux qui produisent à des coûts plus bas. Et cela parce que les armateurs n'aiment naturellement pas révéler à leurs concurrents le chiffre effectif du coût de production et du coût de désarmement de leurs navires respectifs. Partant, les parties contractantes se bornent à déterminer le pourcentage des navires à désarmer. Et il n'est pas à exclure que, suivant cette formule d'accord, on puisse arriver à l'étrange résultat que le tonnage qui devrait être démoli reste en service, tandis qu'on sacrifie les navires efficients.

L'accord une fois réalisé et la quantité établie de tonnage envoyée au désarmement, les frets commencent à devenir meilleurs. Mais à peine le marché s'est-il un peu repris et les frets ont-ils dépassé le point de désarmement (tout en se trouvant encore au-dessous du coût), que l'accord se rompt et que les navires désarmés sont remis en service, en empêchant de la sorte tout « ajustement » du marché.

Il peut même arriver que des armateurs trafiquant en d'autres secteurs, alléchés par les plus hauts frets, envahissent l'aire de l'accord en réussissant à faire baisser de nouveau le niveau des frets. Voilà justement pourquoi l'accord pour un plan commun de désarmement devrait comprendre la majorité des armateurs. Concilier cependant des intérêts si divergents, ce n'est pas en réalité chose très facile; même

un accord qui comprendrait presque la totalité des armateurs ne pourrait empêcher qu'à un certain moment, c'est-à-dire lorsque les frets ont atteint un niveau déterminé, de nouvelles entreprises ne tâchent de pénétrer dans le domaine de ce trafic déterminé. On comprend alors comme de telles expériences retardent le processus naturel d'assainissement du marché, en allongeant les périodes de dépression.

C'est le moment maintenant de considérer en quelle manière se comporte la demande en cas de bas frets. D'un point de vue général, une réduction de ceux-ci devrait pouvoir produire un accroissement du volume des trafics. Toutefois, comme nous le disions naguère à propos de la formation du fret, chaque réduction du prix de transport ne provoque pas nécessairement une augmentation des échanges et bien souvent la demande ne montre aucune tendance à augmenter, malgré les prix, inférieurs même au coût, offerts par les armateurs. Et cela s'explique par la considération que si les dits frets sont bas par rapport au coût, ils sont au contraire élevés, si on les rapporte aux prix des marchandises sur les marchés transocéaniques. Cependant, à la fin, cette situation générale est heureusement modifiée en vertu du mécanisme traditionnel : la demande s'accroît, bien qu'avec lenteur, et correspondamment se vérifie une augmentation du tonnage nécessaire.

6. Formation du fret des navires de ligne, pour les marchandises et pour les passagers.

Reprenant une idée précédemment à peine ébauchée, nous croyons bon de préciser ici que les lignes de navigation ont, en général, une capacité suffisante pour tout le chargement de qualité supérieure qu'on leur demande de transporter. Lorsque la dite demande s'accroît d'une manière tout à fait insolite, les Compagnies peuvent lui faire face en réduisant ou même en refusant le transport des chargements de qualité inférieure. Il s'en suit que les frets pour les chargements de la première catégorie sont sujets à des fluctuations moins amples que celles relatives aux frets pour les chargements de la seconde. D'autre part, les frets des navires de ligne ne sont pas librement marchandés par les intéressés, comme il arrive pour ceux des navires libres, mais ils dépendent au contraire en définitive du jugement que l'armateur s'est formé quant

au bénéfice net qu'il pourra réaliser en appliquant des séries différentes de nolis; entre ceux-ci il choisira naturellement, pour un transport donné, le plus élevé, mais à condition qu'il tienne compte de l'urgence et de l'élasticité de la demande pour ce même service et qu'il ne réduise pas trop le courant de trafic qui s'adresse normalement à ses navires.

Dans la détermination des frets des bâtiments de ligne il y a toutefois moins d'arbitraire qu'on s'imagine à première vue, et cela non seulement parce que le monopole dont jouit la ligne est uniquement conditionnel et pas du tout absolu, mais aussi parce que, étant donné la prévalence des coûts fixes, même si les conditions de la demande sont telles à rendre peu rémunérateur un prix, l'armateur n'a nul intérêt à se retirer du marché — comme l'aurait à l'encontre un pur monopoliste — jusqu'au moment du moins où ses pertes n'égalent le total des coûts fixes, en se prolongeant pour une période de temps assez appréciable. L'armateur espacera les voyages et réduira, s'il est possible, les coûts, mais il continuera tout de même à faire naviguer ses navires.

En vue de la détermination des frets (par unité de poids ou de volume) les entreprises de navigation classent les marchandises suivant leur valeur élevée ou basse, mais à condition toutefois que les difficultés et les risques pour leur maniement soient à peu près identiques. Les classements adoptés — très limités d'ailleurs quant au nombre des catégories — bien que se conformant au susdit principe économique, ne sont pas cependant uniformes pour toutes les lignes; elles présentent des détails différents, suivant les situations spéciales des courants de trafic qui s'adressent à chacune des lignes.

Du fait qu'ils offrent des services différents, bien que conjointement produits, c'est-à-dire un prix de revient unique pour l'ensemble du transport, les navires de ligne sont à même d'embarquer des catégories déterminées de marchandises à de bas frets et d'autres catégories à des frets plus rémunérateurs, pourvu toutefois que le fret total couvre le coût total. De toute évidence, la répartition entre les différents services ne pourra être déterminée que par la qualité et l'étendue de la demande. Faisons l'hypothèse qu'il y ait deux demandes, l'une principale et l'autre secondaire; si la

première augmente, les frets relatifs subiront une hausse, tandis que ceux de la seconde se réduiront, et vice-versa.

Il reste maintenant à étudier la formation du prix de passage pour les voyageurs. Si les places existantes sur les navires pouvaient se multiplier au gré des entreprises, le problème serait extrêmement facile à résoudre, parce que le prix serait alors déterminé sur la base du coût des différentes catégories de places. Mais cela n'est pas possible dans les transports maritimes parce qu'il s'agit là — répétons-le — de services différents mais conjointement produits. Une telle circonstance cause d'un côté l'impossibilité de séparer les dits coûts et détermine de l'autre l'application du système de la différenciation des prix pour les diverses classes qui, même d'un point de vue formel, présentent des différences rendant tout autre le transport : les cabines de première ont en effet une capacité supérieure à celles de seconde et de troisième. Mais de telles différences ont en un certain sens le but de faire en manière que les passagers se classent d'eux-mêmes. Les différents tarifs se rapporteront par conséquent à cette diversité, en raison aussi d'une présumée capacité économique diverse entre les catégories de clients.

Comment vont maintenant se déterminer les prix pour les différentes classes. Si la demande de places de première est très vive, tandis qu'elle est presque inexistante pour les deux autres, la Compagnie haussera le prix du passage de première classe et réduira ceux de la seconde et de la troisième. Si à l'encontre, c'est une affluence de demandes pour la seconde et la troisième qui se vérifie et que les cabines de première risquent de rester inoccupées, la Compagnie se hâtera de baisser les tarifs de la première classe pour attirer les passagers d'une capacité économique plus haute, et de hausser par contre ceux de la seconde et de la troisième, pour lesquelles la demande est très nombreuse.

En substance, pour ne pas trop réduire le nombre des clients et pour accroître dans la mesure du possible le profit, une augmentation des tarifs de première devra être accompagnée d'une réduction des tarifs de ceux de seconde et de troisième : cette réduction pourra être durable même si le rendement des dernières classes est moindre que pour le passé. Au cas cependant où le produit global consentirait des bénéfices plus élevés que d'habitude, il se vérifierait à la

longue une offre de tonnage ayant l'effet de réduire derechef les tarifs. Une réduction de prix pour les places de première classe pourrait d'autre part causer une réduction de tarifs pour la seconde et la troisième, si, nonobstant cette réduction, l'entreprise réussissait à réaliser, dans l'ensemble son profit ordinaire.

Une certaine corrélation entre les tarifs des différentes classes doit être nécessairement observée, sans quoi une augmentation excessive pour la première classe produirait automatiquement un déclassement, autrement dit pousserait nombre de passagers de première à passer en seconde, et d'autre part une trop légère différence de prix pourrait excessivement peupler l'une ou l'autre des deux premières classes, en laissant déserte la troisième.

Il est bon de souligner qu'il est tout autre qu'opportun d'exagérer en distinctions dans les tarifs, parce que, outre à rendre tout à fait inefficace l'avantage de la différenciation, cela provoque seulement des déplacements de la clientèle, sans toutefois produire un réel accroissement du trafic.

Quelques Compagnies de Navigation ont réalisé l'unification de fret pour les voyageurs (« classe unique », tout en le différenciant quelquefois par des prix supplémentaires pour des avantages ou un confort spéciaux.

La « classe unique » naquit, vers 1910, de l'idée conçue par quelques armateurs d'améliorer les conditions du transport des passagers de seconde, qui, à cette époque, étaient assez mal accommodés. On pensa, en effet, de leur affecter des unités plus petites et moins rapides, mais où, même en payant un moindre prix de passage, ils eussent l'avantage d'occuper les premières places et partant de jouir d'un confort plus grand que celui qu'on leur offrait sur les véloces transatlantiques. Cependant, après 1920, par suite des compétitions entre les Compagnies de ligne sur la route de l'Atlantique du Nord, le paquebot à classe unique se transforma en transatlantique de première catégorie, tout en gardant de son prototype l'étiquette de « cabin ships » et un fret réduit. Non seulement ces navires n'ont pas donné naissance à un nouveau trafic, mais ils ont aussi attiré, et en mesure remarquable, celui qui se faisait en première et en seconde, en finissant de la sorte par obtenir des résultats de gestion

peu dissemblables de ceux que réalisent les transatlantiques de luxe.

Une autre variété de fret est représentée par l'institution, sur quelques navires parcourant spécialement la route transatlantique, de la classe de tourisme. On cherche par là à attirer des passagers qui, bien que ne voulant pas frayer avec ceux de troisième, n'ont pas d'autre part la possibilité de payer le fret de la classe unique ou de la seconde. L'institution dont il s'agit remonte à 1926, lorsque les Compagnies, préoccupées de la sensible contraction survenue dans le trafic des émigrants, crurent pouvoir y trouver remède avec la création d'un nouveau courant de passagers. Dans ce but, ils isolèrent un certain nombre de cabines de troisième et les pourvurent d'installations et de meubles spéciaux. Les résultats ne répondirent toutefois pas aux espoirs, car si le nombre de voyageurs dans la classe en question augmenta dans un premier moment, cette augmentation fut toute aux dépens des autres classes qui virent diminuer leurs passagers, et cela en particulier pour la seconde classe. On put depuis constater pour la « classe touristique » les mêmes oscillations que pour les autres.

Le fret de la classe de tourisme n'est pas cependant à confondre avec celui qu'on appelle « fret de croisière », c'est-à-dire avec ce fret, moyennant lequel, le passager achète à la Compagnie le service spécial de transport pour une excursion plus ou moins longue, quelquefois aussi avec un embarquement et débarquement dans le même port, et qui comprend même des prestations d'un caractère tout touristique.

À l'ordinaire, ces croisières sont organisées durant les années de crise du trafic, pour utiliser des navires qui, soustraits au rythme habituel des lignes de navigation, ne trouveraient point ailleurs d'autres emplois.

7. Limites entre lesquelles peut osciller le fret.

Voyons maintenant entre quelles limites peut osciller le fret. En des conditions normales et pendant d'assez longues périodes, le fret varie entre une limite inférieure, déterminée par le prix de revient du transport (coût du service) et une limite supérieure, déterminée par la convenance du dit transport (valeur du service). Entre ces deux extrêmes les oscillations des frets ont une influence beaucoup plus grande que

celle qu'on constate en d'autres activités, parce que la navigation se ressent plus rapidement et plus profondément des alternances de prospérité et de dépression, en correspondance des crises possibles. On a partant pour les frets des variations en moins s'il est possible de mieux organiser le service, et des oscillations en plus, lorsque quelques éléments du coût augmentent en manière prépondérante par rapport aux autres. Les plus grandes dimensions des navires n'ont pas d'ailleurs une influence de nature à modifier les susdites circonstances, parce que les accroissements dans le tonnage par unité, pour ce qui a trait à la vitesse et la rapidité des opérations de chargement et de déchargement, tout en représentant des forces concurrentes, n'ont pas toujours, « coeteris paribus », la possibilité de contrebalancer les autres forces agissant dans le sens contraire.

La limite inférieure du fret n'est pas cependant déterminée en tout cas par le coût; plusieurs circonstances, nous venons de le dire du reste, peuvent se présenter, avec l'effet de modifier les conditions du marché et de faire appliquer pendant de courtes périodes, un fret au-dessous du coût total, à condition toutefois qu'il couvre du moins les coûts variables (soit les proportionnels soit une partie de ceux qu'on appelle « coûts variables proprement dits »). Avec le temps, les armateurs ne s'accommoderont plus d'un tel remboursement partiel et préféreront envoyer leurs navires au désarmement, en décommandant simultanément, dans la mesure du possible, toute construction nouvelle.

La corrélation entre le fret et le coût, à laquelle nous faisons tantôt allusion, ne se manifeste pas d'une façon si péremptoire, parce que la demande et l'offre de tonnage se divisent en groupes dans lesquels opère une concurrence imparfaite, qui disparaît même entre groupe et groupe.

Il n'en est pas ainsi pour ce qui touche à la navigation de chargement libre; il n'est pas pour celle-ci possible de procéder à une subdivision pareille à celle se vérifiant dans la navigation de ligne, où les frets pour les marchandises et pour les passagers se répartissent, respectivement, en catégories et en classes. Même pour ce qui est de l'offre, on peut distinguer les navires suivant les besoins auxquels ils répondent. Une telle spécialisation de l'offre fournit à l'armateur la possibilité de s'adapter à la capacité différente des char-

geurs et de valoriser le mieux possible le tonnage à sa disposition, outre que de compenser des frets peu rémunérateurs avec d'autres qui le soient davantage.

Les oscillations en chacun des groupes causent aussi des variations dans les groupes collatéraux et de là même dans la demande et dans l'offre globales.

8. La tendance à la baisse des frets.

Lorsqu'on étudie le problème des frets et que l'on considère les variations du prix du transport par mer pendant les derniers 80 ans, on est tout de suite frappé par un phénomène caractéristique : malgré les perturbations dépendant du différent pouvoir d'achat des monnaies dans les diverses années de cette période, l'allure générale du marché a indéniablement montré une tendance à la baisse excepté de temps à autre quelques hausses d'un caractère tout passager et irrégulier, provoquées par des causes essentiellement transitoires et quelquefois même non identifiables.

Une telle tendance, plus accentuée pour ce qui a trait aux marchandises que pour ce qui touche aux passagers, se rattacherait, d'après l'opinion de Camillo Supino, à un ensemble de faits parmi lesquels sont à souligner les suivants : a) l'absence de limites territoriales, caractéristique de l'industrie de l'armement; b) la multiplication des échanges, en dépendance des exigences toujours croissantes des peuples; c) le progrès ininterrompu de la technique qui a fait toujours s'accroître les dimensions et le rendement des navires, en en réduisant, en de certaines limites, le coût et en perfectionnant, au plus haut degré, l'organisation de cette industrie particulière.

L'auteur concluait en affirmant que cette diminution aurait continué même à l'avenir, parce que, à l'entendre, les causes susdites auraient opéré avec une intensité toujours accrue. Mais il faut bien tout de même observer à ce propos qu'il existe de nos jours des phénomènes beaucoup plus complexes qu'autrefois et qui n'autorisent partant point à considérer comme concomitants et immuables à travers le temps les motifs ci-dessus exposés et d'où tirerait son origine la tendance observée. Plus que devant une tendance permanente nous nous trouvons probablement en présence d'une manifestation simplement historique et par conséquent de

nature à ne pas justifier des conclusions définitives ni, en tout cas, des généralisations.

Il est hors de doute, d'autre part, que le phénomène se vérifie avec une remarquable fréquence et qu'il persiste souvent pour des périodes de temps tout autres que courtes.

9. Les nombres-indices des frets. L'indice Flore.

Pour calculer les oscillations du marché des frets ou pour mieux dire, les oscillations de cette entité tout idéale qu'on appelle, pour se faire plus aisément comprendre, « le niveau des frets » sont d'une grande aide les nombres-indices.

Il n'a certes pas manqué dans le passé des tentatives de construire des indices des frets, mais c'est seulement pendant les derniers quarante ans qu'ils ont pris une remarquable importance

Les obstacles à surmonter pour construire, en général, des indices de la vie économique, deviennent beaucoup plus complexes lorsqu'il s'agit des frets et cela par l'effet de l'imprécision même des termes employés dans les différentes sources d'information et des difficultés qu'on rencontre dans le choix de la moyenne à employer dans l'élaboration des données et dans la détermination du coefficient de pondération de chaque route. D'ailleurs, l'interdépendance existant entre les différentes routes — nous avons déjà eu l'occasion d'en toucher quelques mots — crée les prémisses nécessaires pour attribuer un suffisant degré de crédibilité aux indices construits d'après les méthodes les plus diverses.

Les indices les plus importants d'avant-guerre étaient élaborés par la « Chamber of Shipping of the United Kingdom », par la revue anglaise « The Economist », par le quotidien « Lloyd's List », anglais lui aussi, et par « Svenska Handelsbanker » de Stockholm. D'autres indices étaient élaborés aux États-Unis, en Allemagne et au Danemark. Il y avait même en Italie un indice spécial, élaboré par la Chambre de Commerce de Gênes, pour les côtes de la houille importée en Italie. De tous les indices ci-dessus cités, quelques-uns seulement ont reparu dans l'après-guerre et le plus connu, celui de la « Chamber of Shipping », radicalement transformé quant aux valeurs précédemment considérées.

Les susdits indices ont toujours donné, somme toute, une

vision assez près de la réalité et se sont démontrés idoines à la formation de jugements synthétiques sur la situation de l'armement, spécialement si on les mettait en rapport avec les autres données intégrantes qu'offrait l'expérience. Le fait que beaucoup d'entre eux n'aient pas reparu après la guerre et que d'autres aient subi de radicales modifications, en reparaisant avec beaucoup de retard relativement à la reprise d'une certaine normalisation du marché, est sans doute dû à la plus grande difficulté de suivre, dans l'après-guerre, la dynamique des frets, et cela soit à cause des variations qui se sont vérifiées dans l'importance de chaque route, soit par effet des changements survenus dans le parcours et dans les ports de mouillage. Ce sont là des faits — répétons-le — qui ont rendu difficile non seulement la comparaison avec le niveau de la période d'avant-guerre mais même celle avec le niveau d'après-guerre, sujet à changements parfois à la distance d'à peine quelques mois. D'autres causes, non moins importantes, mais d'une nature plus éventuelle, sont constituées par les continuelles variations des sources d'approvisionnement des matériaux stratégiques et par l'anormale situation politique et militaire de l'Extrême-Orient.

Tout cela a induit M. le docteur Bito Dante Flore, ancien chef des services statistiques du Ministère italien de la Marine Marchande, à construire un indice qui eût la possibilité d'enregistrer avec assez de force de représentation la dynamique des frets après la guerre de 1939-45, et en même temps de mesurer quantitativement les variations du niveau international des frets pour les chargements secs en grandes masses.

Dans la compilation de son indice, M. Flore n'a point considéré les frets majorés dont jouissent quelques pavillons, ni les frets taxés, tandis qu'il a tenu compte :

a) dans la mesure du possible, du fret de marché, en excluant, par exemple, les frets payés aux navires battant pavillon américain, frétés en sortie des Etats-Unis, et qui sont, aujourd'hui encore, cotés suivant des critères tout particuliers;

b) des changements survenus après la guerre dans les routes, pour ce qui a trait à leur importance relative;

c) de la différence, et peut-être meilleure utilisation de la capacité de transport, en comparaison de la période précédant la guerre.

Le nombre-indice Flore, ayant pour base l'année 1938, qui peut être jugée indemne de tout « boom » ainsi que de toute « dépression », est construit d'un point de vue purement empirique et ne considère qu'un nombre limité de routes, celui qui en conçut l'idée ayant préféré le critérium de l'évidence à celui de la simple quantité.

De 11 qu'elles étaient au commencement, les routes ont été portées à 19, mais, en substance, on peut en considérer mensuellement 14 ou 15, étant donné que les cotes recourantes ne sont jamais complètes pour toutes les 19 routes.

Le problème de la pondération a été résolu d'une façon tout empirique, c'est-à-dire en supposant que 50 % environ des marchandises en masse transportées par mer sont constitués par de la houille, 20 % par du blé et 30 % par des chargements variés. On a choisi de préférence cette moyenne, en tenant compte de l'ampleur limitée des écarts entre les points maxima et minima des indices partiels concourant à former la moyenne de l'indice global.

L'indice nominal a été, d'autre part, corrigé avec rapport, à l'indice officiel des prix de gros en Angleterre et aux États-Unis, avec la base 1938 = 100, parce que les frets utilisés sont tous exprimés en shillings et en dollars.

L'un des caractères les plus marquants de l'indice Flore consiste dans la possibilité par lui offerte de varier le nombre des routes sur lesquelles on suit les fluctuations, en adaptant la donnée synthétique ainsi obtenue aux conditions muables du marché. Il est de la sorte possible d'éliminer du calcul les routes qui ne présentent nulle régularité de cotation.

A partir d'octobre 1948, l'indice Flore a commencé une nouvelle série, qui diffère de la précédente pour la diverse composition des routes considérées. La première série présentait une courbe plus variable, à cause du plus grand nombre de routes sans chargement de retour et reflétait par là assez bien la situation anormale des années suivant immédiatement la fin de la guerre; la deuxième, au contraire marque un sensible ajustement, ayant eu la possibilité de considérer, et cela par suite du retour graduel à la normale, des routes à cycle complet.

D'après l'indice Flore, le marché des frets a présenté dans l'après-guerre l'allure suivante :

	(base 1938 = 100)	
	Indice nominal	Indice réel
2 ^e trimestre 1946	406	236
année 1947	303	201
» 1948	317	152
» 1949	275	125
» 1950	291	110

Etant donné que le niveau de 1938 fut, à tout prendre, rémunérateur, il en aurait dû être de même pour les frets de 1950. Mais il y a deux éléments à considérer à ce propos : a) l'allure générale des coûts de gestion, qui sont de beaucoup supérieurs à leur niveau d'avant-guerre (il suffit de songer au prix du combustible et aux coûts de l'équipage, nettement supérieurs à ceux de 1938; b) le changement survenu dans les dimensions des navires dont l'énorme majorité est constituée par des « tramps » de 7.500 tonnes brutes (navires des types Liberty, Océan, Ford, etc.). Il s'agit là de grandes dimensions et ces navires représentent une offre assez rigide, au coût de production très élevé, et qui doit être intégralement utilisée, si l'on veut éviter des voyages en pure perte. Il faut aussi ajouter que les ports n'ont pas tous la possibilité de recevoir de tels bâtiments et que des chargements de si vastes proportions ne sont pas toujours disponibles.

Pendant les cinq premiers mois de 1951 l'indice mensuel élaboré par M. Flore a accusé la tendance suivante à la hausse :

décembre 1950	janvier 1951	février	mars	avril	mai
412	511	551	618	633	699

La formation de provisions de matières premières, de houille, de céréales et d'autres denrées alimentaires par suite des programmes de réarmement des Nations-Unies a eu comme conséquence une demande de « tramps » dépassant la capacité d'absorption des navires, d'où l'impulsion vers une hausse des cotes.

Les mouvements qui se sont vérifiés pendant les derniers mois, et qui sont vraiment considérables, ont sans doute constitué une bonne vérification et approbation des relèvements faits sur le marché des frets moyennant les nombres-indices. En suivant les modalités de variation des différents

indices dont nous venons de parler, on a la nette impression du fait que pour ce qui est du secteur en question, même si les bases des relèvements changent, elles sont tout de même suffisantes pour nous donner cette vision d'ensemble qui est si nécessaire pour la connaissance de la véritable tendance d'un marché.

C'est là un problème qui dans le cas qui nous occupe, ne laisse pas d'être complexe. Il s'agit en effet d'établir si la hausse des frets en cours, et qui est probablement destinée à persister, représente ou non une durable interruption de la tendance à la baisse dont nous parlions tantôt. Malgré quelques opinions contraires, nous sommes fermement convaincus que ce n'est là qu'un phénomène purement contingent, une de ces parenthèses toutes transitoires, qui peuvent bien se répéter de temps en temps, mais qui ne portent pas atteinte — selon nous du moins — à la tendance bien prouvée du niveau des frets à la baisse, laquelle est à considérer comme comprise dans la nature même du progrès.