

Le Développement de la Marine Marchande Française

Communication du 1^{er} février 1951 par M. Jean MARIE,
Président du Conseil d'Administration de la Cie Générale Transatlantique,
Membre associé étranger de l'Académie de Marine.

L'ACADEMIE de Marine de Belgique avait bien voulu entendre, il y a deux ans, une communication sur les « Vicissitudes et les espoirs de la Compagnie Générale Transatlantique », qui a été publiée par la suite dans le tome IV de ses Mémoires. Il paraît aujourd'hui utile, pour compléter en quelque sorte cet exposé, d'apporter à une élite particulièrement informée de l'étroite union d'intérêts existant, sur le plan maritime, entre la France et la Belgique, quelques précisions nouvelles sur le développement actuel de la Marine Marchande Française.

On voudra bien, à ce propos, permettre au Président de la Compagnie Générale Transatlantique de rappeler tout d'abord, en quelques mots, la contribution apportée à cette union par son pavillon depuis la fondation de ce grand Armement.

C'est en effet dès avant la première guerre mondiale que cette Société créait les premiers services de cargos sur Cuba et le Mexique au départ d'Anvers, sous la représentation, dans ce port, de l'Armement Deppe. Les services, interrompus par la guerre, furent repris dès 1919, année au cours de laquelle la Compagnie Générale Transatlantique et l'Armement Deppe constituent la Compagnie Transatlantique Belge, exploitant sur cette même ligne du Golfe un service

assuré par alternance des cargos des deux Sociétés. Entre temps, les services étaient étendus au départ d'Anvers sur le Maroc, le Sud et le Nord Pacifique ; en 1923, une filiale de la Compagnie, le Bureau Maritime Franco-Belge, était née à Anvers, tandis que, depuis 1921, fonctionnait à Bruxelles l'Office Belge des Compagnies Françaises de Navigation, pour la vente en Belgique des passages sur les paquebots des divers armements.

Ainsi jusqu'à 1939, la Compagnie Générale Transatlantique se trouve-t-elle étroitement associée au destin du grand port belge, dont elle suit le développement, et à l'essor duquel elle contribue aussi dans une certaine mesure, puisque le pavillon français dont elle est l'élément le plus représentatif, occupe le troisième rang par l'importance de son trafic dans la hiérarchie des pavillons fréquentant le port d'Anvers. Une fois encore, la guerre est venue interrompre tout trafic ; mais, dès 1945, est rouvert le Bureau Maritime Franco-Belge, bientôt complètement reconstitué, et en mai 1946, le pavillon français se trouve être l'un des premiers à reprendre sur le Sud-Pacifique et les Antilles, puis quelques mois plus tard sur le Nord-Pacifique et le Golfe, un trafic d'intérêt vital. Ces lignes, qui nous tiennent tant à cœur, connaissent actuellement un magnifique essor, consacré par la création, en 1949 et 1950, de deux nouveaux services au départ des ports d'Allemagne et d'Anvers, sur les Grandes Antilles et la Côte Ferme. Les chiffres du trafic effectué par la Compagnie Générale Transatlantique à Anvers sont assez éloquents pour se passer de tout autre commentaire. De 84.000 T. en 1946, et de 16 navires opérant dans ce grand port, ces chiffres sont passés en 1950, véritable année record, à 381.460 T. avec 155 navires entrés et sortis, ce qui correspond à plus de 50 % du trafic total effectué sous pavillon français.

Mais ces chiffres traduisent autre chose, de plus frappant encore : c'est que plus du quart du tonnage total de fret transporté par la Compagnie Générale Transatlantique, sur l'ensemble de ses lignes, est passé cette année par Anvers. Ce simple chiffre suffit à illustrer l'importance de ses services sur la Belgique, en même temps qu'il apporte le témoignage concret, irréfutable, des liens unissant les économies maritimes des deux pays.

*

**

Le développement de la Marine Marchande française est un sujet trop vaste pour qu'il soit possible d'entrer beaucoup dans le détail.

Il faudrait, pour être complet, retracer toute l'histoire du redressement opéré, sur le plan maritime, depuis la Libération, en même temps que donner un aperçu sur les données économiques présentes et futures qui commandent l'exploitation de la flotte française. Il faut donc se borner à des vues très générales, sous réserve cependant d'approfondir un point dont l'importance, peut-être sous-estimée au lendemain de la Libération, apparaît cependant fondamentale pour l'économie de la France, nous voulons parler de sa flotte de paquebots, et plus particulièrement des grands paquebots de l'Atlantique Nord.

Il paraît tout d'abord nécessaire, afin de situer l'évolution du matériel naval au cours des cinq dernières années, de rappeler très brièvement l'état de la flotte française à la veille de la guerre et à la cessation des hostilités.

Quantitativement parlant, cette flotte marchande comptait, au début de septembre 1939, 670 unités de plus de 100 tonneaux de jauge brute, pour un tonnage total de 2.733.633 Tx. Elle représentait 4 1/2 % du tonnage mondial qui s'élevait alors à 70 millions de Tx, et se plaçait au 8ème rang des puissances maritimes, derrière la Grande-Bretagne, les U.S.A., le Japon, la Norvège, l'Allemagne, l'Italie et la Hollande.

Du point de vue qualitatif, cette flotte marchande présentait quelques caractéristiques particulières : d'abord, une forte proportion de navires de tonnage élevé : la moyenne par navire était en France de 8 à 10.000 Tx, contre 6 à 8.000 en Grande-Bretagne, aux Etats-Unis, en Norvège, et 5 à 6.000 en Hollande, en Allemagne, au Japon. On manquait donc d'unités de petit et moyen tonnage. La proportion de cargos et de paquebots était sensiblement égale, contrairement à toutes les marines marchandes étrangères (1.165.000 T. de paquebots contre 1.245.000 T. de cargos et 323.000 T. de pétroliers) — enfin, les navires étaient âgés (60 % de plus de 15 ans) et relativement lents, moins de 12 nœuds en moyenne. Par contre, la flotte de pétroliers et de fruitiers était très moderne.

Vint la guerre, à laquelle la flotte de la France allait payer un tribut très lourd : à la cessation des hostilités, sa marine marchande se trouvait amputée des 2/3 de ses moyens d'action : son tonnage à flot se trouvait réduit en effet, de 2.700.000 en 1939, à 810.000 Tx. à la fin de la guerre en Europe. Les pertes atteignaient 70 % du tonnage des paquebots, 72 % de celui des cargos, 69 % des pétroliers : c'est assez dire la part prise aux hostilités par tous les types de navires.

Très rapidement, il est vrai, à la faveur des récupérations de navires, et aussi grâce à l'aide substantielle apportée par les Alliés, ce tonnage devait augmenter sensiblement : on s'est attaché à remettre à flot tous les navires qui pouvaient être encore utilisés. Au total, en moins de 2 ans, 47 navires jaugeant brut quelque 200.000 Tx ont été renfloués, réparés, remis en service. En même temps s'ajoutait un apport de tonnage extérieur, navires achetés d'occasion à l'étranger, ou cédés en vertu d'accords économiques avec nos alliés : citons, parmi ceux-ci, un bloc de 75 liberty-ships représentant 540.000 Tx, 18 pétroliers T.2, et 68 navires divers ; au total 965.000 tonneaux.

Grâce à ce premier effort, le tonnage français en service, progressant régulièrement, passait respectivement, à 1.100.000 Tx, 1.500.000 Tx, et 2.000.000 Tx à la fin des années 1945, 46 et 47. Il est vrai que déjà des unités neuves étaient venues s'incorporer à cette flotte ; le plan de reconstruction de la flotte française entrait en application, et il paraît impossible de ne pas en dire maintenant quelques mots, puisque la situation actuelle de la flotte française est la conséquence directe de sa mise en application.

A l'attention de ceux qui, au Ministère des Travaux Publics, et plus particulièrement au Secrétariat Général de la Marine Marchande, eurent la lourde tâche d'élaborer ce plan de redressement maritime, un double problème se posait : il fallait,

— d'abord, remplacer aussi rapidement que possible le tonnage perdu ;

— ensuite, renouveler les unités encore à flot, mais âgées et fatiguées.

Point n'est besoin d'insister sur l'urgence du premier de ces problèmes. Il importait que la France fut, au plus vite, en mesure d'assurer la part maxima des transports nécessaires à la remise en route de son économie dévastée.

Mais reconstituer le tonnage perdu ne pouvait être qu'un objectif de première urgence. Dans les 3 millions de tonnes que se fixait le plan comme objectif à atteindre en cinq ans, figuraient en effet plus d'un million de tonnes de navires, préservés par les hostilités, mais usés par d'incessants services de guerre, et près d'un million de tonnes de navires acquis d'occasion et conçus pour le temps de guerre, qui, malgré les services incontestables qu'ils ont rendus et rendent encore, manquent de spécialisation et sont coûteux à exploiter. Il fallait donc en envisager le remplacement aussi rapide que possible.

Aussi fut élaboré un plan qui, en deux tranches de cinq années, devait permettre d'atteindre les buts proposés.

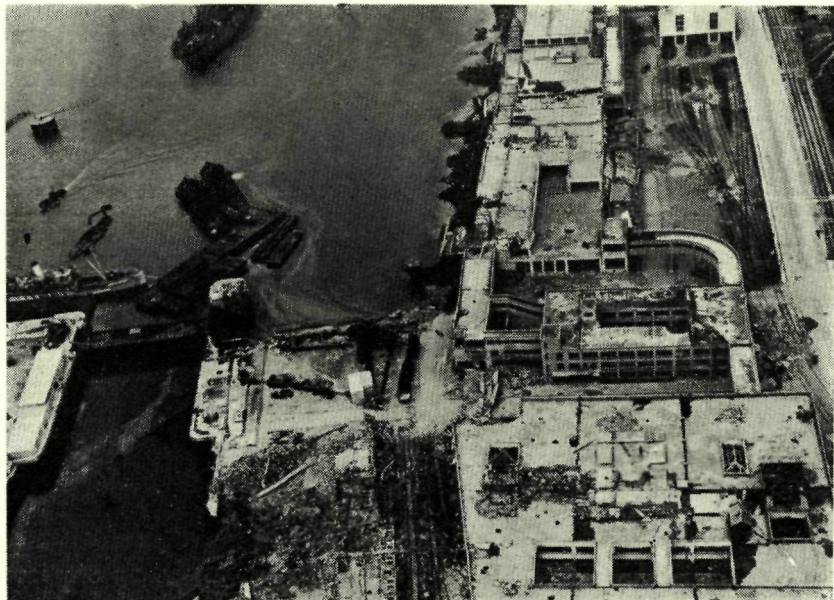
Au cours de la première, le tonnage à flot devait atteindre 2.000.000 de tonneaux au bout de 2 ans, 2.450.000 au bout de 3, 2.900.000 au bout de 4, et 3.000.000 à la fin de la cinquième année. Le délai fixé vient donc de s'achever avec l'année 1950.

Le problème le plus urgent étant résolu, il conviendrait ensuite, de 1951 à 1955, de remplacer quelque douze cent mille tonnes de navires à condamner.

Ces objectifs *quantitatifs* étant fixés, il fallait ensuite préciser dès l'abord :

— les moyens à mettre en œuvre pour y parvenir, c'est-à-dire la proportion suivant laquelle on ferait appel aux chantiers étrangers ;

— la répartition optimum à adopter entre les diverses catégories de navires, et à l'intérieur de celles-ci, les caractéristiques paraissant les plus propres à assurer une construction économique et une exploitation rentable.



Le triste état de nos ports au lendemain de la libération du territoire.

Les chantiers français, eux-mêmes ravagés par la guerre, n'avaient pas une capacité suffisante pour assurer seuls un programme aussi important dans des délais aussi courts. Au reste, on eut risqué de les exposer à une crise très grave à la fin du programme, en portant artificiellement leur capacité de production annuelle aux quatre ou cinq cent mille tonnes nécessaires. On eut donc recours aux chantiers étrangers pour près de la moitié des commandes, solution onéreuse pour un Trésor pauvre en devises, mais avantageuse pour le gain de temps qu'elle permettait.

Quant à l'orientation *qualitative* à donner à la reconstruction de cette flotte, elle ne fut pas sans donner lieu, sur un point particulier, à des débats passionnés concernant l'opportunité de recréer ou non une flotte de paquebots. Bornons-nous pour l'instant à constater qu'une priorité relative fut donnée à la reconstruction de la flotte de charge.

Dans ce domaine, le souci d'éviter une dispersion de nos efforts sur la construction d'échantillons disparates conduisit à adopter un certain nombre de types de navires, mûrement étudiés sous l'occupation, et construits en série.

Ce principe permettait une exploitation moins coûteuse, en même temps qu'il réduisait le coût et les délais de construction. Un large appel était fait à la propulsion par moteur diesel, avec un accroissement très sensible de vitesse moyenne de l'ordre de 4 à 5 nœuds. Enfin, les cargos devaient être dotés des derniers perfectionnements de la technique navale.

Un mot encore de la flotte de pétroliers, qui, absolument insuffisante en 1939, a fait l'objet d'un plan de développement très important, puisqu'elle doit passer de 231.000 T. de portée en lourd en 1945 à 915.000 T. en 1955.

Pour quelque peu arides que puissent paraître ces brèves considérations sur le programme de reconstruction français, elles ne paraissent pas inutiles, puisqu'elles expliquent la physionomie de sa marine marchande actuelle. Au surplus, elles ne sont nullement spéculations théoriques : ce plan de redressement a été jusqu'ici ponctuellement suivi, et ce n'est sans doute pas le moindre titre de gloire de tous ceux qui, au Secrétariat Général de la Marine Marchande, se sont attelés, avec une foi et une énergie auxquelles il faut rendre hommage, à la tâche de rendre en cinq ans une flotte marchande à la France, et qui y sont parvenus.

En ce qui concerne la répartition de la flotte française par catégories de navires, elle se chiffre par :

698.794 tonneaux de paquebots	1/5e
600.897 tonneaux de pétroliers	1/5e
1.625.838 tonneaux de cargos	3/5e

Comparée à celle de 1939, elle met en évidence les faits suivants : le tonnage de cargos est largement dépassé, avec 130 % du tonnage d'avant la guerre ; le tonnage de pétroliers a presque doublé, avec 181 % ; par contre, il y a toujours retard dans le domaine des paquebots, avec 59 % environ.

Par ailleurs, l'augmentation de vitesse moyenne des navires permet une accélération des rotations, et donne à la flotte de charge une capacité réelle d'export supérieure, à tonnage égal, à celle de 1939.

Quant à la répartition par *origine* des navires constituant cette flotte, elle est approximativement la suivante :

— navires préservés par les hostilités ou récupérés	1.100.000 T.
— navires acquis à l'étranger	1.000.000 »
— navires neufs construits à l'étranger	400.000 »
— navires neufs construits en France	400.000 »

Parmi les principaux pays ayant construit pour le compte de la France, il faut citer par ordre d'importance, la Grande-Bretagne, le Canada, le Danemark, les Etats-Unis. La Belgique en a pris également une part proportionnée à ses moyens, en construisant 7 navires totalisant 15.185 tonneaux de jauge brute.

Enfin, l'entrée dans une phase active de réalisation, en 1949 et 1950, du programme de reconstruction, a permis de procéder sans plus attendre aux condamnations les plus urgentes d'unités hors d'âge — plus de 90.000 tonneaux en 1950 — et de rajeunir ainsi la flotte de façon notable. C'est dire que l'armement français dispose déjà d'un fonds de matériel de haute valeur, qui rehausse singulièrement la qualité moyenne de sa flotte et met son pavillon en possession d'un instrument lui permettant de tenir sa place avec succès dans la concurrence internationale.

*
**

A ces considérations forcément brèves sur l'aspect actuel de la flotte française, envisagée d'un point de vue technique, il paraît in-

dispensable d'ajouter quelques mots sur les données administratives et économiques dont l'influence est capitale sur le développement de la Marine Marchande.

Sur le plan administratif, rappelons que les méthodes d'exploitation de la flotte ont subi une modification profonde à la suite du vote par le parlement français de la loi du 28 février 1948, portant organisation de la Marine marchande. On sait qu'antérieurement à cette loi, la flotte marchande française était demeurée en totalité sous le régime de la réquisition par l'Etat, entré en vigueur à la déclaration de guerre. Sans entrer dans le détail de ce système aujourd'hui révolu, rappelons qu'il était sanctionné par un double contrat passé entre l'Etat et l'Armateur, celui-ci affrétant à l'Etat ses navires par la Charte-partie du 15 septembre 1940, et en recevant en retour, par un contrat de gérance, la charge de les exploiter sous sa direction. Une clause de la Charte-partie était capitale pour l'Armateur : elle prévoyait, en effet, qu'en cas de perte du navire sous réquisition, l'Etat s'engageait à remplacer le navire perdu aussi rapidement que possible après la fin des hostilités, sous réserve du versement par l'Armateur de deux soultes, l'une dite soulte d'âge, et destinée à tenir compte de la différence d'âge entre navire perdu et navire de remplacement, et l'autre dite soulte de caractéristiques, et destinée à tenir compte de l'amélioration technique réalisée sur le navire de remplacement.

Cette disposition a reçu, du fait de l'étendue des pertes, une très vaste application : elle explique la part quasi exclusive prise par l'Etat dans la passation des commandes de constructions neuves depuis cinq ans, en exécution des obligations qu'il avait assumées.

Mais gérer une flotte au moyen d'un organisme administratif et avec des mesures administratives devenait de plus en plus difficile au fur et à mesure de l'accroissement du tonnage. Au surplus, un tel système empêchait les armateurs de tirer profit, à l'image de leurs concurrents étrangers, de la période de frets élevés qui suivit la fin des hostilités. La fin du régime de réquisition s'imposait donc, et il parut bon au législateur de profiter de l'occasion pour doter la marine marchande d'un nouveau statut, actuellement en vigueur, et dont une des principales dispositions est la création d'un Conseil Supérieur de la Marine Marchande, composé de 29 membres, et possédant une compétence étendue sur tous les problèmes concernant l'industrie maritime.

A partir d'août 1948, les armateurs ont donc repris la libre disposition de leurs navires. Est-ce à dire que leurs exploitations ont aussitôt recouvré leur physionomie d'avant la guerre ? Non, sans doute, car trop de bouleversements avaient été apportés par la guerre à la structure traditionnelle du marché des frets : nous n'insisterons pas sur ce point dont l'examen entraînerait trop loin et déborderait le cadre de cet exposé, encore que le développement de la marine marchande soit *directement influencé* par les variations des grands courants de trafic. On conçoit bien, d'ailleurs, que la création de certains de ces courants à caractère artificiel, tels que celui causé par l'Aide Intérimaire, puis le Plan Marshall ; la fermeture de certains marchés d'Extrême-Orient et de l'Est Européen ; la poursuite d'opérations militaires françaises en Indochine ; la disparition, ou du moins l'amoindrissement considérable, de certaines marines marchandes, allemande, japonaise, italienne, et par contre la création ou le développement d'autres marines autrefois inexistantes ou presque, aient pu influencer grandement l'industrie maritime. L'exemple du marché du pétrole est à cet égard caractéristique, puisque le transfert du Venezuela ou des Etats-Unis au Proche-Orient de notre source principale d'approvisionnements, entraîne, par l'allongement des routes dont il est la cause, un accroissement important du nombre et de la portée en lourd des pétroliers nécessaires à nos importations.

Il faut reconnaître d'ailleurs que le rétablissement économique de l'Europe en général, et de la France en particulier, entraînait peu à peu un retour aux conditions d'avant-guerre, et que le marché des frets reprenait son allure habituelle de marché soumis, plus que tout autre, à la loi de l'offre et de la demande. Les opérations de Corée, et l'ère de réarmement qu'elles ont provoquée, viennent dans une certaine mesure de bouleverser à nouveau l'équilibre économique du monde, et leur influence s'exerce déjà sur les transports maritimes. Quel est, dans ces conditions, l'avenir réservé à nos navires ? Il est bien difficile de formuler des pronostics dans un domaine aussi instable : il nous est cependant permis de l'envisager avec un optimisme raisonnable, puisque la France, avec ses trois millions de tonnes de navires en grande partie modernes et rapides, dispose aujourd'hui d'une flotte à sa mesure et peut revendiquer, sur le plan des transports maritimes, la part qui lui revient dans l'effort des nations libres.

*
**

Un autre exemple tout aussi caractéristique de l'influence exercée par des données économiques sur le développement du tonnage est sans doute celui du *marché des passages*, et cette question amène à parler maintenant des paquebots.

Nous avons vu tout à l'heure la priorité qui fut en France, au lendemain des hostilités, donnée dans une certaine mesure à la reconstruction des navires de charge. Les raisons étaient multiples : les besoins massifs du pays dévasté en matières premières et en produits de première nécessité exigeaient une flotte de charge importante ; les délais imposés par l'étude et la construction d'une flotte de paquebots étaient plus longs ; enfin et surtout, le développement extraordinaire du transport aérien au cours des hostilités, et les prétentions, reconnues bientôt exagérées d'ailleurs, des Compagnies Aériennes, laissaient planer une lourde incertitude sur l'avenir du paquebot et imposaient la prudence dans ce domaine.

Cette priorité donnée aux cargos fut, d'ailleurs, loin d'être absolue, car des voix autorisées se firent alors entendre pour rappeler le rôle primordial des paquebots dans l'économie française, ainsi que l'importance des recettes qu'ils réalisaient avant la guerre : à la seule Compagnie Générale Transatlantique, 70 % des recettes pour un tonnage de paquebots égal à 40 % de son tonnage total. Aussi fut rapidement décidée la récupération et la reconversion de nos grosses unités, ainsi que la construction d'un paquebot neuf « *La Marseillaise* ». Enfin, sur l'insistance du Ministre des Travaux Publics et des Transports, fut attribué à la France le paquebot allemand « *Europa* », aujourd'hui « *Liberté* ».

D'autres nations maritimes nous donnaient d'ailleurs l'exemple, en particulier la Grande-Bretagne et les Etats-Unis. La Belgique, elle-même, avait rapidement saisi l'importance de ses paquebots pour ses lignes coloniales, puisqu'elle a construit depuis cinq ans, ou doit mettre encore prochainement en service, les cinq magnifiques paquebots-mixtes de la série des « *Ville* », appartenant à la Compagnie Maritime Belge.

C'est qu'en effet, surtout dans une période pendant laquelle l'Europe appauvrie se devait de reconstituer au plus vite ses réserves en devises, les paquebots, puissants auxiliaires du tourisme, étaient appelés à jouer un rôle multiple, qui paraît appeler un bref commentaire.

Passons sur la nécessité d'évidence pour un pays comme la France d'entretenir avec ses possessions d'outre-mer, réparties sur toute la surface du globe, des liaisons maritimes fréquentes et régulières. Mais en se bornant aux seules liaisons internationales, et particulièrement à la ligne de l'Atlantique-Nord qui donne lieu aux mouvements humains les plus importants, le paquebot paraît devoir jouer un rôle qui revêt un triple aspect :

- d'abord, par les possibilités de transport qu'il offre ;
- ensuite, par les recettes en dollars qu'il réalise ;
- enfin, par la propagande efficace qu'il fait à l'étranger en faveur du pays dont il porte le pavillon.

*

**

On sait l'importance croissante que prend le tourisme dans l'économie française. L'année 1950 a largement confirmé à cet égard les espoirs qu'avaient fait naître les résultats des années précédentes, puisque la France s'est placée, en 1950, et de loin, au premier rang des nations touristiques d'Europe, avec plus de 3 millions de touristes. L'apport net en dollars, pris comme monnaie de compte, est estimé à environ 350 millions de dollars ; ce chiffre permet à lui seul de couvrir environ 80 % du déficit de notre balance commerciale : ainsi le tourisme se place au premier rang de nos industries exportatrices, et son développement ultérieur que l'on est en droit d'espérer doit permettre prochainement de réaliser l'équilibre de notre balance des comptes.

Parmi les touristes ayant séjourné en France, on estime à 270.000 environ, le nombre des citoyens américains et canadiens, donc ayant emprunté la voie maritime ou aérienne de l'Atlantique-Nord. Or, avec ses trois paquebots « *De Grasse* », « *Ile de France* » et « *Liberté* » — mis en service en août seulement — la Compagnie Généraux Transatlantique a transporté en 1950 environ 60.000 passagers, dont près des 3/4 sont de nationalité américaine. Le simple rapprochement de ces deux chiffres illustre suffisamment la participation, au cours de l'année écoulée, de notre pavillon — pourtant en concurrence sur l'Atlantique-Nord avec 17 armements maritimes et 9 compagnies aériennes — dans ce mouvement touristique salubre pour l'économie nationale.

Mais le rôle des paquebots ne s'est pas borné au seul transport de ces touristes. L'objectif essentiel du programme touristique fran-

çais étant, en définitive, la recette en devises — et particulièrement en dollars — dont il est la source, il paraît caractéristique de souligner ici encore l'apport net en dollars à l'économie française réalisé par l'exploitation de ses paquebots : sans entrer dans le détail des estimations faites à ce sujet, on peut considérer en effet qu'en 1951, déduction faite des inévitables dépenses en dollars qu'entraîne notre exploitation, chaque passager américain empruntant nos paquebots laissera à l'économie française \$ 270 pour chacune des deux traversées, soit \$ 540 au total, chiffre qu'il ne faut évidemment pas confondre avec le *bénéfice* réalisé sur les passages par notre Société, puisqu'aucun des nombreux postes de dépenses en francs — frais d'exploitation, frais généraux, amortissements, etc. — ne lui est imputé. Comparées aux 400 dollars que représente la dépense moyenne du touriste américain en France, les recettes nettes réalisées par le transport maritime apparaissent donc comme très importantes, puisqu'en 12 jours de mer, elles dépassent celles que permet de réaliser un séjour de trois semaines sur le sol français. On peut donc en conclure que chaque touriste américain empruntant la ligne française pour venir en France et rentrer aux Etats-Unis, prolonge son séjour en France d'une durée correspondante.

Auxiliaire précieux du tourisme par son offre de transport et ses recettes en devises, le paquebot l'est enfin par la propagande nationale qu'il réalise à l'étranger, aussi bien que par la publicité commerciale dont il fait l'objet.

Le paquebot est, en effet, une parcelle de sol français et le touriste est en France dès qu'il a franchi la coupée, six jours avant son arrivée, six jours après s'il repart par un navire du même pays.

Le paquebot réalise ensuite une synthèse du génie national dans le domaine de l'industrie de luxe. Il est une exposition permanente de ce que la France compte de mieux dans le domaine de la décoration, de l'ameublement, de l'orfèvrerie. Il y défile une foule sans cesse renouvelée, dont il contribue à éveiller, développer, éduquer le goût du produit français.

Enfin, le paquebot apporte au tourisme le concours indirect de sa publicité. Bien que celle-ci ait un caractère essentiellement commercial, il est évident que, par exemple, la publicité faite aux Etats-Unis par la Compagnie Générale Transatlantique évoque plus que le seul transport : elle suggère la France et la publicité « France » en

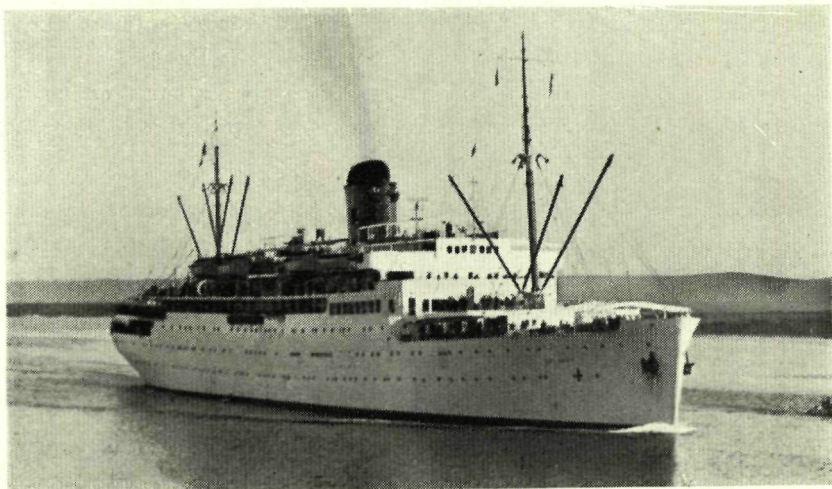
tire profit. Le seul nom des navires qui firent notre réputation était une image de la France : « France », « Paris », « Ile de France », « Normandie » et la présentation matérielle de ses annonces est aussi typiquement française que celle de la Cunard est anglaise, ou celle du Norddeutscher Lloyd était allemande.

Il serait facile de multiplier les exemples, de montrer encore comment la construction du paquebot et son armement met en jeu les branches les plus variées de l'industrie. Mais les quelques idées ainsi suggérées paraissent suffire à illustrer le rôle que jouent les paquebots dans l'économie générale, et que l'on aurait grand tort de sous-estimer.

Sans cependant le méconnaître, nous avons dit tout à l'heure que le développement du transport aérien, au cours des hostilités, pouvait, en 1945, laisser penser que l'ère du paquebot était révolue. Plusieurs années d'expérience ont démontré qu'il n'en était rien, et que le paquebot conservait sa place sur les océans. Il serait vain, sans doute, de vouloir ignorer la place prise par les compagnies aériennes dans la plupart des transports autrefois réservés au seul transport maritime. Mais nous sommes persuadés que l'avion s'est, en réalité, créé un trafic propre, en créant des besoins de transport que la lenteur du transport maritime n'aurait pu satisfaire, et qu'en définitive, il se présente sur la plupart des lignes, davantage comme un complément que comme un concurrent du transport maritime.

Il n'est, au reste, que de voir les résultats chiffrés du transport transatlantique au cours des dernières années. Bien que le tonnage total des paquebots exploités sur l'Atlantique ait été réduit dans des proportions considérables par rapport à 1939, et qu'il n'en ait même pas actuellement rattrapé le niveau, le chiffre des passagers transportés par voie de mer s'établit, en 1947, 1948 et 1949 respectivement à 457.500, 620.500 et 732.200, alors qu'il était de 658.700 en 1937, considérée cependant comme l'une des meilleures années d'avant-guerre. Au cours des mêmes années, le trafic aérien s'établit à 194.200, 249.700, 273.000, soit à 29,8 %, 28,7 %, 27,2 % du total respectivement. Et tout permet de penser que pour 1950, la part de l'avion, malgré le gros effort des compagnies aériennes, demeurera du même ordre de grandeur, soit environ 30 % du trafic total.

Remarquons d'ailleurs que le trafic des passagers en Méditerranée se partage sensiblement dans la même proportion. C'est dire que —



« Colombie » tel qu'il réapparût sur la ligne des Antilles l'automne dernier.

pour autant, bien entendu, que les données du transport aérien se maintiendront techniquement parlant dans leur état actuel au cours des années prochaines — l'avenir du paquebot paraît loit d'être menacé, et qu'il est d'un intérêt capital pour notre pays de développer sa flotte, qui demeure encore très inférieure à son tonnage d'avant la guerre.

Cette conception n'a d'ailleurs pas tardé à s'imposer, et un important programme de construction, actuellement en cours, permettra à notre pavillon de jouer son rôle sur le plan impérial et international. L'année 1950 a marqué dans ce domaine un progrès sensible, puisque, malgré la condamnation au cours de l'année d'environ 20.000 tonnes de paquebots hors d'âge, le tonnage des paquebots en service est passé de 601.000 tonneaux à fin 1949, à 699.000 tonneaux au 1er décembre 1950, en augmentation de 100.000 tonneaux. Enfin, 27 paquebots jaugeant au total 272.000 tonneaux sont encore en construction ou en commande, dont 4 pour la Compagnie Générale Transatlantique.

Parmi les lancements ou mises en service intervenus au cours de l'année, il faut citer parmi les plus importants, ceux de « Colombie » sur la ligne des Antilles ; du « Kairouan », sur l'Afrique du Nord ; du « Félix Roussel » sur l'Extrême-Orient ; du « Lavoisier », « Général Leclerc », « Maréchal Foch », « Maréchal Lyautey » pour les lignes

d'A.O.F. ; du « *Claude Bernard* » et du « *Provence* » sur les lignes d'Amérique du Sud. Enfin, la mise en service de « *Liberté* » sur l'Atlantique-Nord, véritable événement d'intérêt national qui a marqué le rééquipement complet de notre ligne de New-York.

*
**

On sait l'importance qu'occupait cette ligne avant la guerre dans l'économie française, et la réputation que s'était acquise la Compagnie Générale Transatlantique du « *Washington* » de 1864 à « *Normandie* » de 1935, au cours de 75 années d'expérience transatlantique. La guerre devait nous faire subir de lourdes pertes, puisque des quatre paquebots en service en septembre 1939, seul restait à flot l'« *Ile de France* » transformé en trooper et nécessitant de longs mois de reconversion.

Il importait cependant que notre Compagnie reprit au plus vite sa place au sein d'une concurrence plus épargnée que nous, et dès juillet 1947, le « *De Grasse* », renfloué en Gironde après sabordage



Vue de la salle à manger des îères classes du « *De Grasse* ».

par l'ennemi en retraite, était remis en service après des travaux complets de reconversion et de modernisation effectués par les Chantiers de St-Nazaire-Penhoët. Il recueillait aussitôt, malgré un tonnage et une vitesse inférieurs à ceux de la plupart de ses concurrents, un succès qui faisait honneur à la réputation de notre pavillon en même temps qu'il constituait un encouragement précieux à persévérer.

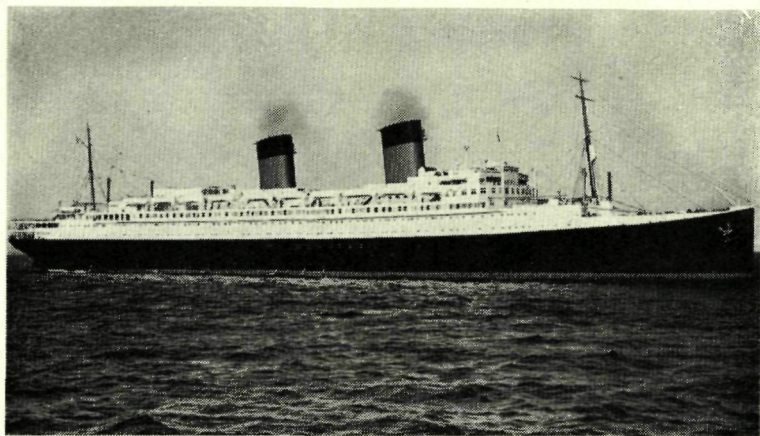
Traité avec une simplicité qui n'exclut en rien le confort, le « *De Grasse* » peut recevoir 720 passagers répartis en deux classes. Sans avoir évidemment l'ampleur et la somptuosité de celle de nos plus grands paquebots, sa décoration harmonise heureusement la clarté et l'élégance qui sont de tradition française, et très rapidement notre paquebot devait se faire sur l'Atlantique Nord une réputation brillamment confirmée par ses résultats, et à laquelle le succès ultérieur de l'« *Ile de France* » et de « *Liberté* » n'a pas apporté de démenti.

Notre « *De Grasse* » devait, cependant, être déchargé en juillet 1949, de la lourde tâche de dépositaire unique des traditions transatlantiques par la mise en service d'« *Ile de France* ». Il est superflu de rappeler le succès qu'avait connu avant la guerre ce navire auprès des Américains qui s'étaient plu à le surnommer « La Rue de la paix de l'Atlantique ». Ses brillants états de service du temps de paix s'étaient complétés, au cours des hostilités, de services éminents rendus à la cause alliée, qui lui méritèrent la Croix de Guerre, mais au prix d'une transformation en « trooper » nécessitant de longs mois de travaux de reconversion. C'est encore aux Chantiers de Penhoët que fut confiée cette tâche, menée avec le souci de rendre au navire son lustre et son éclat : l'architecture intérieure a été complètement transformée, la décoration refaite, les locaux publics reconstruits suivant une formule nouvelle. De l'ensemble se dégage une impression de luxe discret et de goût très sûr, due à la collaboration des principales maisons françaises de décoration et d'ameublement. Des appartements de luxe, au pont principal, portent les noms des plus célèbres villes et châteaux de l'Ile de France, et le passager y trouve, dès l'abord, les tonalités douces caractéristiques de la province dont le navire porte le nom. Ainsi rénové, « *Ile de France* » a conservé les éléments essentiels qui firent son succès avant la guerre, et l'accueil que devait, dès son premier voyage, lui réserver la clientèle montre bien la place de choix qu'occupe ce navire dans la compétition transatlantique.

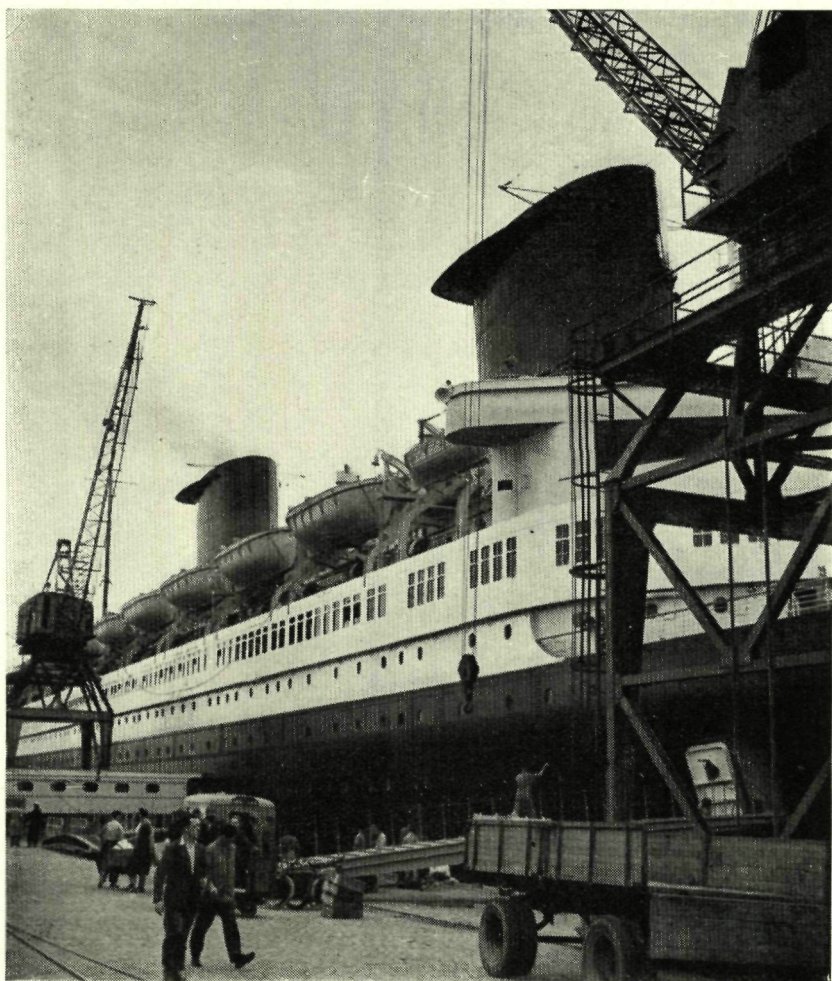
En dépit de l'amélioration considérable apportée par la mise en service d'« *Ile de France* », notre matériel naval demeurait cependant très insuffisant devant une demande de passages croissante, et la mise en service de « *Liberté* », intervenue à son tour au cours de l'été dernier, a marqué dans ce domaine une amélioration définitive qui nous permet d'attendre désormais des décisions ultérieures.

On sait que ce navire fut, en 1946, attribué à la France au titre des réparations. Il avait paru juste, en effet, que le principal responsable des pertes causées à notre tonnage vint apporter sa contribution au relèvement de nos ruines, et sur insistence de notre Ministre des Travaux Publics et des Transports, Monsieur Jules Moch, l'attribution à la France de l'« *Europa* », de 49.746 tonneaux de jauge brute, fut décidée dans un vote unanime de l'Agence Interalliée des Réparations, siégeant à Bruxelles. Conduit au Havre, l'« *Europa* », rebaptisé « *Liberté* », fut, par la suite, confié aux Chantiers de Penhoët pour y subir une totale transformation.

Deux années de travaux ayant porté aussi bien sur la conception même du navire et sur les installations électriques et de sécurité, que sur les aménagements intérieurs entièrement refaits au goût français, ont fait aujourd'hui de « *Liberté* » un navire pratiquement neuf et entièrement différent de l'ex-« *Europa* ».



Aspect d'« *Ile de France* » renové.



« Liberté » à la veille de son voyage inaugural.

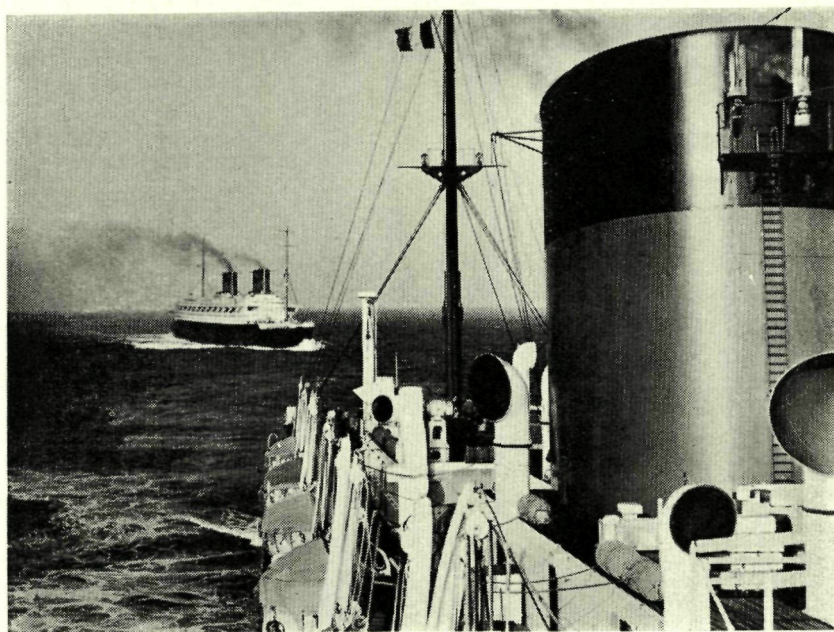
Navire neuf sur lequel rien n'a été négligé pour composer un cadre unique dans une ambiance très française, « *Liberté* », digne successeur de « *Normandie* », s'inscrit aujourd'hui dans la longue lignée des navires qui battent, depuis près de 100 ans, le pavillon de la Compagnie Générale Transatlantique.

Ameublement et décoration d'un luxe discret et d'un confort tranquille, entrain et gaîté de l'ambiance régnant à bord, tout con-

court à créer cette atmosphère particulière à nos paquebots et justifie bien l'accueil enthousiaste que New-York réserva à « Liberté », le 25 août dernier, à son premier voyage.

*
**

Au terme de cet exposé sur la situation actuelle de notre marine marchande, dont les aspects sont si vastes et si multiples qu'il n'est donné que d'en effleurer les principaux points, nous avons cru devoir nous étendre plus longuement sur la question des paquebots. Notre flotte de charge étant maintenant largement reconstituée, c'est là en effet un point qui présente encore une très grande importance pour l'économie française. Souhaitons d'autre part, dans ce tableau sincère de nos réalisations et de nos espoirs en matière maritime, d'avoir mieux mis en lumière la contribution apportée partout et en tous temps par l'Armement à la cause de la prospérité nationale.



« Liberté » vu de « De Grasse » en plein océan.