

Mise en ligne : 11 juin 2022.
Dernière modification : 12 mai 2024.
www.entreprises-coloniales.fr

PHILIPPUS VAN OMMEREN TRANSPORTS

SOCIÉTÉ DE TRANSPORTS MARITIMES ET FLUVIAUX

SOCIÉTÉ D'ARMEMENT FLUVIAL ET MARITIME
(SOFLUMAR)

Phs. Van Ommeren Transports
(*L'Usine*, 15 avril 1932)

Paris. — 6 avril. — « PHS VAN OMMEREN (PARIS) » ¹, S.A. Entreprise de transport par terre, eau, etc. Installation d'appareils de chargement, magasins, etc. Siège : 10, rue de l'Isly. Cap. : 100.000 fr. Premiers administrateurs : M. André Le Grand ², 96, rue Victor-Hugo, Colombes ; Charles Le Grand ³, 68, rue Boursault, Paris, et M. W. Ch. Bonebakker, 3, rue Goethe, Strasbourg. (*L.L.*)

Phs. Van Ommeren Transports
(*La Journée industrielle*, 16 février 1933)

Une récente assemblée extraordinaire a régularisé l'augmentation du capital, porté de 100.000 fr. à 1.500.000 fr par l'émission au pair de 2.800 actions de 500 francs.

Service juridique de la Société fiduciaire juridique et fiscale
61, rue de la Chaussée-d'Antin, Paris

Phs. VAN OMMEREN TRANSPORTS
Société anonyme
au capital de 1.500.000 francs
Siège social : 10, rue de l'Isly, Paris
(*La Loi*, 21 avril 1934)

Messieurs les actionnaires de la Société Phs. VAN OMMEREN TRANSPORTS, société anonyme, au capital de un million cinq cent mille francs, dont le siège est à Paris, 10, rue de l'Isly, sont convoqués en assemblée générale extraordinaire dans les bureaux de

¹ Le groupe Van Ommeren, de Rotterdam, avait auparavant créé une filiale à Strasbourg et Huningue (nov. 1928).

² André Le Grand : à distinguer de son homonyme de La Bénédicte à Fécamp. Administrateur de la Société chérifienne de remorquage et d'assistance (mars 1928).

³ Charles Le Grand : l'un des fondateurs, en décembre 1930, de la Société fluviale pour le transport de carburants. Siège à Paris, 10, rue de l'Isly, transféré en mars 1932 au 33 rue de Liège.

la Société fiduciaire juridique et fiscale, 51, rue de la Chaussée-d'Antin, à Paris, pour le samedi vingt-huit avril mil neuf cent trente-quatre, à onze heures, à l'effet de délibérer sur l'ordre du jour suivant :

Modification de la dénomination sociale ; en conséquence, modification de l'article 3 des statuts.

Les propriétaires d'actions au porteur devront, pour avoir le droit d'assister à l'assemblée, déposer au siège social, trois jours au moins avant cette Assemblée, soit leurs titres, soit les récépissés en constatant le dépôt, dans une Banque ou un Etablissement de Crédit.

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Service juridique de la Société fiduciaire juridique et fiscale
61, rue de la Chaussée-d'Antin, Paris

Phs. van Ommeren transports
Société anonyme au capital de 1.500.000 francs
Siège social : 10, rue de l'Isly, Paris
(*La Loi*, 25 mai 1934)

Aux termes d'un procès-verbal du vingt huit avril mil neuf cent trente quatre, l'Assemblée extraordinaire de la Société Phs. Van Ommeren Transports a décidé que la dénomination sociale sera désormais :

SOCIÉTÉ DE TRANSPORTS MARITIMES ET FLUVIAUX

.....
Des copies de ce procès-verbal ont été déposées à chacun des greffes du tribunal de commerce de la Seine et de la Justice de Paix du huitième arrondissement de Paris, le vingt trois mai mil neuf cent trente quatre.

Le conseil d'administration.

NOUVEAU CHANGEMENT DE DÉNOMINATION : Société d'armement fluvial et maritime (SOLFUMAR)

Société de Transports maritimes et fluviaux
Société anonyme au capital de 1.500.000 francs
Siège social : 10, rue de l'Isly, Paris
(*La Loi*, 13 juillet 1934)
(*La Journée industrielle*, 17 juillet 1934)

L'assemblée extraordinaire du 22 juin a décidé de changer la dénomination de la société qui sera désormais : Société d'armement fluvial et maritime.

Nouvelles diverses

CHANGEMENT DE PAVILLON
(*L'Ouest-Éclair*, 22 juillet 1934)

LE HAVRE, 21 juillet. — Le cargo anglais *Pass-of-Balloter* est entré hier dans notre port afin de se faire franciser. Ce navire, qui a été acheté par la Société d'armement fluvial et maritime, prendra le nom de *Raffinage*. Il sera affecté au transport d'essence entre les ports français.

La mise en service d'un navire-citerne pour le vin cause de l'effervescence sur les
quais d'Alger
(*L'Écho d'Alger*, 15 janvier 1935)

Depuis quelques jours avait été annoncée l'arrivée d'un tank de construction neuve, le « Bacchus », destiné au transport des vins en cuves.

Le « Bacchus », appartenant à la Société maritime et fluviale de Rouen [Société d'armement fluvial et maritime, de Paris], se présentait hier matin à la passe et venait s'amarrer au quai de l'Usine, à l'arrière-port de l'Agha. L'annonce de la mise en service de ce navire avait causé un gros émoi parmi les corporations travaillant soit à la confection des logements du vin, soit à la manipulation des fûts. Les tonneliers voient, on le comprend, d'un mauvais œil ce mode de transport appliqué au vin, et les dockers sont tout aussi marris de voir le précieux liquide, qui constitue pour eux une source de travail, s'écouler par des pipe-lines jusqu'à la citerne flottante.

C'est la rançon du progrès, mais c'est aussi pour nos travailleurs des quais la perspective d'une aggravation du chômage.

Aussi hier, des 1 accostage du « Bacchus » des ouvriers, surtout indigènes, au nombre de sept cents environ quittèrent leur travail et se portèrent quai de l'Usine pour manifester. Le groupe, chemin faisant, grossissait à vue d'œil et c'est plus d'un millier de manifestants qui furent accueillis par un service d'ordre important organisé par MM. Jousset et Duchon, commissaires des quais, leur personnel, M. Maury, commissaire central adjoint ayant pris la direction.

Deux gardiens de la paix sont légèrement blessés

Les manifestants furent refoulés en grande partie, mais un groupe qui s'obstinait à vouloir avancer fut abordé par un cordon d'agents qui le refoulèrent énergiquement.

A ce moment, un manifestant Ahmed ben Mayouf, demeurant 11, rue Boutin, s'emparant d'une pierre, la lança dans la direction des gardiens de la paix.

L'inspecteur Paul Roche, demeurant 3.

rue Monge, était atteint à la tête et le gardien de la paix Jean Coumes demeurant à Notre-Dame d'Afrique recevait une blessure au tibia gauche.

Ahmed ben Mayouf a été immédiatement arrêté et écroué. Il sera présenté aujourd'hui au parquet pour outrage et voies de fait à agents.

UNE DEUXIÈME MANIFESTATION

Vers 9 heures, les abords du quai furent à nouveau envahis par une troupe de manifestants européens cette fois-ci, au nombre de quatre cents environ.

Cette manifestation calme, a été refoulée sans peine et sans incident.

À LA BOURSE DU TRAVAIL

Quittant les quais les manifestants, dockers, journaliers et tonneliers se rendirent à la Bourse du travail où ils ont tenu une réunion de protestation à laquelle assistait une délégation patronale.

Au cours de cette réunion qui s'est ouverte à 10 heures, une commission a été constituée composée de M. Bernon, secrétaire général du syndicat des ouvriers tonneliers ; M. Papalardo, secrétaire général des dockers et inscrits maritimes ; M. Mercadal, délégué du syndicat des patrons tonneliers ; M. Vallavella, délégué des cavistes et assimilés et M. Descoubès, délégué du commerce des bois merrains.

Cette commission a rédigé et expédié le télégramme suivant :

« Ministre Intérieur, Paris,

» Syndicat ouvriers tonneliers patrons tonneliers marchands de bois merrain dockers inscrits maritimes camionneurs personnel des chais ont manifesté ce jour contre chargement bateau citerne le Bacchus vous prient prendre mesures urgentes afin enrayer chômage dans ces corporations chômage qui pourrait provoquer troubles graves. *

À LA PREFECTURE

La même commission s'est rendue à la préfecture où elle a remis à M. Babillot, secrétaire général, un ordre du jour « s'élevant contre la mise en service des bateaux citernes destinés à causer un gros préjudice à presque toutes les corporations de travailleurs des quais, caves et tonnelleries, et par répercussion l'armement lui-même ».

Cet ordre du jour se termine par un appel à la solidarité de toute la classe ouvrière directement menacée et préconise :

1° De lutter par tous les moyens et avec la dernière énergie pour défendre leur famille contre la misère et conserver leur dignité de travailleurs.

2° De demander aux pouvoirs publics

d'intervenir énergiquement et d'urgence pour faire cesser ce déni de justice;

3° De communiquer le présent ordre du jour, aux ouvriers de tous les ports de France, d'Algérie et de Tunisie.

Une protestation conçue dans les mêmes termes a été également adressée au ministre de la marine marchande.

À 18 heures une nouvelle réunion a été tenue à la Bourse du travail pour arrêter l'attitude à observer en attendant une décision des pouvoirs sollicités.

Ajoutons que le « Bacchus » ne doit reprendre la mer que ce matin pour Rouen. En prévision d'un mouvement toujours possible un service d'ordre organisé par MM. Jousset et Duchon a été maintenu toute la nuit quai de l'usine, aux abords du navire.

La mise en service des bateaux-citernes pour le transport des vins cause de
l'effervescence dans les ports français

Une délégation de Rouen demande au ministre réparation du préjudice causé aux
nombreux travailleurs des docks
(*L'Écho d'Alger*, 7 février 1935)

Paris, 6 février. — Une délégation du port de Rouen, ayant à sa tête M. Métayer, député-maire de Rouen, a été reçue ce matin, au ministère de la marine marchande, par M. William Bertrand. Cette délégation était constituée par les membres du bureau du groupement de protestation contre le transport des vins en cargos-citernes et de la défense corporative du port de Rouen qui s'est récemment créé et comprend les présidents des syndicats de la batellerie, du camionnage, des transports, des ouvriers du port, des inscrits maritimes, etc.

La délégation a rappelé au ministre de la Marine marchande que la constitution du groupement de protestation a été la conséquence de la récente arrivée dans le port de Rouen du « Bacchus », bateau-citerne transportant des vins d'Algérie dans la métropole.

Ce bateau-citerne, qui assure aux viticulteurs d'Algérie une diminution du prix de revient, menace de léser les intérêts de nombreuses corporations qui vivent du déchargement par fûts des vins introduits dans la métropole.

La délégation a également rappelé au ministre de la Marine marchande la motion récemment votée par le conseil municipal de Rouen réclamant soit l'interdiction du transport des vins par bateaux-citernes, soit la création d'une taxe frappant ces derniers et le vin qu'ils transportent.

M. Métayer a insisté sur les inconvénients qui résulteraient de la multiplication des bateaux-citernes. En effet, le déchargement d'un bateau de vin ayant à son bord 5.000 fûts nécessite 473 journées de travail : aussi l'emploi de bateaux-citernes mettrait-il vite en chômage de 1.000 à 1.200 ouvriers travaillant actuellement dans le port de Rouen.

M. Métayer a notifié au ministre de la Marine marchande son intention de déposer bientôt sur le bureau de la Chambre une proposition de loi tendant à la création de taxes complémentaires de la réduction de main-d'œuvre. Cette taxe, perçue par les contributions indirectes serait attribuée aux collectivités atteintes par cette diminution de main-d'œuvre.

Le ministre a écouté avec bienveillance les doléances exprimées par la délégation de Rouen et lui a promis d'étudier la question avec le plus vif intérêt et de la soumettre à ses collègues du gouvernement.

NOS ENQUÊTES

La querelle des bateaux-citernes permet de saisir sur le vif les angoisses des
corporations touchées par la crise et le progrès
C'EST L'APPARITION DU BACCHUS
QUI À DONNÉ L'ALARME À TOUS LES INTÉRESSÉS
(*L'Écho d'Alger*, 17 février 1935)

Cet important atelier de tonnellerie, jadis d'une grande activité, est maintenant désert. (Photo « Écho d'Alger ».)

L'utilisation des bateaux-citernes a soulevé des protestations dans toutes les branches du commerce des vins.

Nous ne pouvions manquer d'enquêter sur un événement qui provoque, surtout depuis l'arrivée du « Bacchus » à Alger, tant de commentaires, principalement parmi les travailleurs des quais.

Un comité de défense s'est constitué à Alger en vue de sauvegarder les intérêts de tous. Ce comité, composé des présidents et vice-présidents du 4^e groupe du Syndicat commercial algérien, comprenant les armateurs, acconiers et transitaires, a adopté un vœu tendant à interdire, momentanément au moins, l'utilisation des navires-citernes.

Par ailleurs, les dockers, tonneliers et inscrits maritimes se sont réunis vendredi soir à la Bourse du travail. Ils ont décidé, sur proposition de MM. Léo Mélinier, conseiller prud'homme du port de Sète, et François Cavallier, secrétaire du Syndicat des ouvriers du port de Sète, de se constituer en groupement unique afin de lutter efficacement contre ce nouveau mode de transport.

« À l'heure où le chômage se fait cruellement sentir parmi les populations laborieuses des villes, tous les travailleurs, spécifiquement l'ordre du jour, se doivent de combattre toute innovation qui accentue leur misère. »

Comme on le voit, l'effervescence est grande. Il suffit de se reporter aux manifestations qui viennent de se dérouler à Bône contre le bateau-citerne « Tunisien ⁴ » qui est reparti pour Marseille à vide, pour comprendre la gravité de la situation. Le « Bacchus », en effet, est attendu dans notre port vers le 20 de ce mois ! Que se passera-t-il ? Est-ce que la sagesse des masses ouvrières l'emportera ? Nous le souhaitons sincèrement.

Les navires-citernes

C'est une question déjà ancienne que celle des bateaux-citernes. C'est la « Marie-Louise-Leborgne » qui, il y a deux ans et demi, innova ce mode de transport. Il ne s'agissait pas, bien entendu, d'un bateau transformé entièrement en citerne, mais tout simplement de réservoirs aménagés sur le pont et pouvant contenir au total 500 hectos, soit 80 fûts environ. Nul n'y prêta attention, d'autant plus que ces citernes avaient été édifiées aux frais d'un négociant en vins.

Au début de l'année dernière le navire « Le Tunisien » fut aménagé en bateau-citerne et affecté au transport des vins d'Algérie vers le Midi de la France. Son premier voyage à Sète donna lieu à de telles manifestations que le navire dut être dirigé vers le petit port voisin de La Nouvelle. C'est alors qu'il fit régulièrement des voyages sur Marseille.

Il y eut aussi le « Djebel-Dira », le « Sidi-Mabrouk », le « Sidi-Okba », le « Djebel-Aurès » que les ouvriers du port d'Alger refusèrent de charger. Il convient de signaler que ces quatre navires ne pouvaient loger que 1.000 hectos dans leurs citernes.

Le « Bacchus »

Puis vint le « Bacchus ». Le « Bacchus » — nom prédestiné — est un ancien charbonnier hollandais transformé récemment. Il appartient à la Société maritime française [Société d'armement fluvial et maritime, de Paris]. Il peut loger 17.200 hectos, soit 3.000 fûts environ.

Pour recevoir le vin en citerne, il a fallu installer des réservoirs à quai. La Société algérienne de stockage fut fondée et c'est elle qui a entrepris la construction de vastes réservoirs près du quai, sur le nouveau bassin de Mustapha, à l'arrière-port de l'Agha.

Lorsque le navire arrive à quai, on branche des tuyaux ajustés à des pompes puissantes et le vin est transvasé automatiquement dans les cuves du navire, d'où il repartira sur Rouen et de là vers Paris sur des chalands-citernes.

⁴ *Le Tunisien* : propriété de M. d'Auchald.

Chez les négociants en futailles et réparateurs

C'est à M. Péaron, président du groupe des fabricants et loueurs de futailles, que nous nous adressons le premier.

— Je suis heureux, nous dit-il, que l'« Écho d'Alger » veuille bien s'intéresser à notre sort. Au nom de mon groupe, je l'en remercie sincèrement. La situation est très grave, croyez-le. Nul ne doit méconnaître les dangers multiples que fait courir ce nouveau mode de transport à toute une catégorie d'employés. Rien que dans notre corporation, plus de 400 ouvriers vont se trouver sans travail par suite de cette innovation. Je ne parle pas du commerce de transit et d'acconage, des assureurs et de tous ceux qui vont se trouver affectés à des degrés différents, mais tous sérieusement.

« La tonnellerie, elle, déjà touchée, vous ne l'ignorez pas, par le peu de besoin en futailles ces dernières années, en mourra brusquement. Voyez mon usine. L'activité est pauvre et il faut pourtant amortir tout ce matériel.

Voyez ces quantités de douelles et de fonçures ! Comment les emploierons-nous ? Constatez le nombre de fûts vides gerbés ! Que deviendrons-nous si l'on n'arrête pas le transport des vins par bateaux-citernes ? L'État doit intervenir au plus tôt. Tout comme il a établi des contingentements pour protéger certaines industries, limiter les ensemencements, il doit défendre les instruments de travail. »

Nous visitons ensuite les principaux réparateurs de notre ville. M. Rignello, conseiller municipal d'Hussein-Dey, nous déclare nettement :

— C'est la fin de la tonnellerie. Nous allons fermer nos portes sous peu. Nous luttons péniblement depuis trois ans !

Après les camions-citernes, les navires-citernes. Nous ne pourrons plus continuer. Notre métier agonisait...on vient de l'achever.

Nous avons voulu recueillir également l'avis des négociants en vins, transitaires et transporteurs. Nous publierons demain leurs réponses.

F. SICART.

Quatre cents dockers de Rouen se mettent en grève à l'arrivée du Bacchus

Paris, 16 février. — On sait que le transport des vins par bateau-citerne a déjà motivé plusieurs incidents en Algérie lors du chargement des bateaux le « Bacchus » qui dessert Rouen et « le Tunisien » qui dessert les ports de la Méditerranée.

Lors du premier voyage du « Bacchus », voici quinze jours, les dockers de Rouen tinrent des réunions de protestation contre l'emploi de cet engin qui les prive de leur travail. Le « Bacchus » s'est amarré à nouveau, cette nuit, aux prairies Saint-Gervais à Rouen, près de l'appontement spécialement construit pour son déchargement.

Quatre cents dockers environ se sont mis en grève, ce matin, après avoir tenu une réunion non loin du vapeur que protégeaient des forces de police et de gendarmerie. Il n'y a eu aucun incident et les travaux de pompage du « Bacchus » se poursuivent normalement.

Le « Bacchus », après le déchargement de sa cargaison de vin, devant quitter Rouen la nuit prochaine, les dockers reprendront le travail lundi. Les syndicats de protestation, tout en désavouant la grève, ont envoyé un télégramme au président du Conseil pour demander le vote immédiat d'une loi sauvegardant le travail des ouvriers du port et empêchant toute recrudescence de chômage.

Un comité de défense constitué à Alger demande
l'interdiction de l'utilisation des bateaux-citernes

Une nouvelle réunion aura lieu prochainement au syndicat commercial algérien

(*L'Écho d'Alger*, 14 février 1935)

Sur l'initiative du groupe des transports, une importante réunion des usagers du port d'Alger a eu lieu mardi, à 17 heures, au Syndicat commercial algérien, en vue de prendre une décision au sujet de la venue à Alger du « Bacchus » et plus particulièrement de l'emploi de bateaux-citernes pour le transport des vins.

À cette réunion, qui était présidée par M. Causse, président du groupe des transports, assistaient MM. Delabeye, président du groupe des vins ; Guérin et Scherné, vice président et secrétaire du groupe des transports par camions automobiles ; Péaron, président du groupe des fabricants et loueurs de futailles ; Hude, président de la section des acconiers ; Daurces, vice-président honoraire de la chambre de commerce d'Alger ; les représentants des compagnies de navigation desservant le port d'Alger, ainsi qu'un grand nombre de chargeurs.

Avant d'ouvrir la discussion, M. Causse a communiqué les différentes délibérations protestant contre la mise en service des bateaux-citernes.

S'il est difficile de lutter contre le progrès, il faut convenir que l'utilisation de ce mode de transport ne fera qu'accentuer le chômage et obligera plusieurs industries algériennes à congédier leur personnel. De plus, au regard du consommateur, on ne peut admettre qu'on assimile le vin, matière essentiellement délicate et exigeant des soins, à un produit quelconque de qualité uniforme. La réputation des vins algériens doit être placée au premier plan. Alors que la viticulture traverse une crise de surproduction, il est indispensable de se préoccuper de la qualité.

D'autres arguments ont été mis en avant pour signaler le danger qui menace la classe ouvrière : chômage massif sur les quais ; monopole probable de la production viticole par des organismes puissants, augmentation du fret sur les autres produits en vue de compenser la perte du fret des vins et, enfin, perturbation générale dans le commerce des vins.

Après un échange de vues, auquel participent MM. Delabeye, Péaron, Guérin et Daurces, l'assemblée, à l'unanimité, a adopté le vœu ci-après, que nous insérons volontiers :

« Le 4^e groupe du Syndicat commercial algérien, comprenant les armateurs, acconiers et transitaires du port d'Alger, considérant que la création en cette période de marasme de bateaux-citernes est de nature à jeter le trouble dans l'économie algérienne : que, déjà, une main-d'œuvre manutentionnaire assez importante se trouve privée de son salaire habituel par la mise en service de quelques-uns de ces bateaux ; que, par voie de conséquence, de nombreux ouvriers ou employés de maisons de commerce des vins, futailles, transit, etc., vont se trouver dans le même cas ; qu'il doit fatalement résulter de cet état de choses une baisse marquée des ressources de tous ces salariés, partant, de leur pouvoir de consommation ; que l'économie algérienne tout entière est donc appelée à souffrir de cet état de choses ;

» Considérant, d'autre part, que si la liberté commerciale est essentiellement désirable, ce principe ne saurait prévaloir en une période troublée où l'abus du machinisme et des formules nouvelles dites de la standardisation ont jeté partout un déséquilibre profond ; que ce qui doit dominer la question, c'est le problème social que crée et qu'aggrave sans cesse le développement du chômage :

» En conséquence, prie les pouvoirs publics par l'application de mesures rapides, d'interdire, momentanément au moins, l'utilisation des bateaux-citernes, substituant de préférence cette formule à toutes autres,

» Décide, d'autre part, de constituer un comité de défense qui va agir immédiatement en vue de sauvegarder les intérêts en jeu. »

Le comité de défense sera convoqué incessamment au Syndicat commercial algérien.

LA QUERELLE DES BATEAUX-CITERNES,
TROIS CONTRIBUTIONS INTÉRESSANTES
À UN PROBLÈME QUI VA ENTRER DANS UNE PHASE AIGUË
(*L'Écho d'Alger*, 24 février 1935)

L'arrivée prochaine du « Bacchus » sera le signal d'une grève des dockers et la réunion des chambres de commerce d'Algérie va se saisir de la question

Dans notre dernier article, nous avons annoncé notre intention de réserver une place aux communications les plus intéressantes avant de conclure en toute impartialité.

La nombreuse correspondance que nous avons reçue ne nous permet pas de donner satisfaction à tous les protestataires et à tous les partisans de l'emploi du bateau-citerne. Nous nous contenterons de publier les extraits les plus caractéristiques des lettres qui nous paraissent propres à éclairer une question aussi controversée.

Calcul contre calcul

M. Roger Delbays ⁵, se faisant l'interprète des tonneliers et loueurs de futailles, nous a fait parvenir une minutieuse réfutation de l'argumentation de la Société de stockage. Opposant son propre calcul des journées de travail au calcul que nous avons publié, notre correspondant évalue ainsi qu'il suit la somme de travail manuel nécessitée par le régime actuel :

« 1° Préparation de la futaille. — Ce travail comporte les opérations de repiquage, rinçage, raclage, marquage, etc., représentant l'emploi d'une demi-heure par unité. Soit 1.400 heures.

2° Réparation de la futaille au retour. — Environ le dixième du matériel. Temps nécessaire pour réparer un fût : 5 heures. Soit 1.400 heures.

3° Camionnage fûts vides. — 100 fûts par jour et par camion comprenant 3 hommes : 672 heures ; plus le camionnage du retour : 672 heures.

4° Entonnage dans les chais. — 200 fûts entonnés dans la journée par une équipe de 8 hommes : 896 heures.

5° Mise à quai, puis sur chaland. — 2 fûts à l'heure par homme : 1.400 heures.

7° De chaland à bord. — 300 fûts par jour pour une équipe de 15 hommes : 1.080 heures.

En réunissant ces différents chiffres, nous trouvons, pour le port d'Alger et pour un seul voyage du « Bacchus », les chiffres suivants :

Pour les tonneliers : 2.800 heures;

Pour les camionneurs : 1.344 heures ;

Pour les dockers et chais : 5.3671 heures.

Soit au total : 9.500 heures, représentant plus de 1.200 journées de travail, ce qui permet de chiffrer pour l'année (15 voyages) environ 18.000 journées.

Si l'on évalue les journées que la Société de stockage dit payer durant le temps du voyage au chiffre indiqué de 200 journées, la différence dont bénéficie le nouveau système est de 1.000 jours à chaque voyage. Et si l'on estime le salaire journalier moyen à 30 francs, on obtient 30.000 francs qui, multipliés par les 15 voyages, nous donne la coquette somme de quatre cent cinquante mille francs par an dont la masse ouvrière sera privée. Ce chiffre sera naturellement plus déplorable encore si ce moyen de transport se généralise. »

L'avantage est-il réel ?

⁵ Roger Delbays : patron des Tonnelleries modernes, à Hussein-Dey : www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Tonnelleries_modernes.pdf

De son côté, M. Georges Maurin, commissionnaire transitaire et consignataire, nous a adressé une copieuse documentation que les exigences de l'actualité nous contraignent, à notre grand regret, à ne reproduire que trop sommairement :

« Le fret Alger-Rouen, nous dit-il dans une première communication, est offert pour le prix de 12 francs l'hecto, alors que par fût, il faut compter actuellement 13 fr. 50, soit une différence apparente de 1 fr. 50 en faveur du bateau-citerne. Je dis apparente, car, en effet, ce dernier se réserve une franchise de 1 pour cent pour déchet, alors que le prix en fût s'entend manquants intégralement remboursés. De plus, par suite de nombreux pompages, il faut prévoir une évaporation d'alcool qui peut être très importante par température élevée, ce qui est à considérer, puisque le prix du vin varie suivant son degré alcoolique.

On peut donc affirmer sans crainte d'être démenti que la différence de prix entre ces deux modes de transport se rapproche de zéro. Mais, en admettant même que les armateurs du « Bacchus » baissent leur tarif de 25 pour cent, il en résulterait une différence de 3 francs par hecto, soit, en faveur du bateau-citerne : 3 centimes au litre. Voilà tout le résultat qu'on peut attendre de ce soi disant progrès.

Voyons maintenant l'autre résultat :

Trois bateaux-citernes de 3.000 tonnes, montés par 66 hommes d'équipage, remplaceront treize cargos d'une tonnage moyen de 5.000 tonnes, montés par 360 hommes.

De plus, ce nouveau mode de transport éliminera les corporations ci-après : négociants en bois (merrains), tonneliers, camionneurs, employés de transit, grutiers de la chambre de commerce (à Rouen les fûts sont débarqués et **re**marqués par les grues de la chambre de commerce), stevedores, rouleurs de fûts, équipage des navires et employés d'armement.

On peut aussi ajouter : chantiers de réparations des navires, maisons d'approvisionnements, etc., toutes ces corporations qui, jusqu'à ce jour, par leurs salaires, par les impôts et patentes des commerçants, ont rapporté et rapportent pas mal d'argent à l'État.

De plus, diminution des recettes des chambres de commerce et des villes (le vin en fût paie ses droits de péages sur le plein et le vide, à la sortie et à l'entrée du port). Il est donc juste, comme le demandent toutes les corporations ci-dessus, ainsi que certaines chambres de commerce, qu'une taxe de 10 francs par hecto soit instituée sur

le transport des vins en citerne.

« Enfin, il n'est pas inutile d'appeler l'attention du public sur ce que la construction de ces bateaux-citernes n'a pas créé une bien grande activité dans nos chantiers maritimes, vu que le « Bacchus » est un bateau étranger, francisé pour les besoins de la cause et que ses frères seront également construits à l'étranger. **Toute cette affaire appartient à des financiers, pour la majorité hollandais.** C'est donc pour le bénéfice de ceux-ci que quantité de corporations françaises, des armateurs français, toute sorte de commerçants français seront ruinés et leur personnel réduit au chômage. Et cela au moment où toute la politique du gouvernement est tendue vers ce problème du chômage et de la reprise des affaires. »

Contradiction

Par ailleurs, M. Georges Maurin nous signale cette anomalie qui est à joindre aux nombreuses contradictions de la législation, moderne :

« L'an dernier, à la suite du décret du 19 avril 1934, relatif à la coordination du rail et de la route, un autre décret était pris le 15 mai suivant (on devine à l'instigation de qui) portant sur la coordination du rail et des voies navigables. Cet arrêté interdit la construction de bateaux de rivière neufs, à moins de fournir la preuve que le double du tonnage à construire était détruit en vieux bateaux. Seuls les bateaux commandés avant le 16 mai seraient autorisés à naviguer.

Il résulte de ceci que si nous, transitaires, pour nous défendre, voulions constituer un consortium de la batellerie, il nous serait interdit de faire construire des chalands-citernes pour amener le vin de Rouen à Paris. Que pensent de cela les défenseurs du « Bacchus » sous prétexte de « liberté commerciale » ? »

Si l'essai réussit.

Nous avons reçu de M. Joumeau, commissionnaire en vins, une contribution fort intéressante au problème :

« Le modeste navire de 17.000 hectos ne constitue qu'un essai ! Mais si l'essai réussissait ? Il ne sera pas possible de s'en tenir au seul port de Rouen ; tous les ports de la métropole seront desservis et, mieux encore, toutes les places de l'intérieur seront approvisionnées par chalands-citernes. De vastes chais de stockage y seront établis et contrôlés par la société projetée.

À ce moment, ces stocks permanents entretiendront tous les besoins des places de réception, et ce sont les initiateurs de l'affaire qui fourniront ces approvisionnements. »

Au Syndicat commercial

Le Syndicat commercial a ouvert, entre les négociants en vins, un référendum au sujet de cette grave question.

Tous les intéressés y ont répondu et la majorité s'est prononcée contre l'utilisation des bateaux-citernes.

À la chambre de commerce

Le 28 février aura lieu à Alger une réunion des chambres de commerce d'Algérie. Celles-ci seront appelées à se prononcer sur le vœu des groupes des transports et sur les diverses protestations qu'elles ont reçues.

On sait que le vœu du groupe des transports tendait à demander la suppression momentanée des navires-citernes.

Par ailleurs, la chambre de commerce d'Oran, lors de sa dernière séance, a voté le vœu suivant :

« La construction et la mise en service de navires-citernes nous apparaît comme une opération d'un résultat aléatoire, pouvant apporter un trouble considérable dans l'organisation actuelle du commerce et du transport des vins, pouvant engendrer le chômage de nombreux salariés et n'apportant pas, en compensation, une amélioration substantielle telle qu'un développement de la production et de la consommation.

Nous n'hésitons donc pas à nous prononcer contre cette innovation, surtout si elle doit être financée, ne serait-ce qu'en partie, par le crédit maritime ou si elle doit recevoir une aide officielle quelconque. »

Ce vœu sera-t-il admis par l'ensemble des chambres de commerce d'Algérie ?

La prochaine arrivée du « Bacchus »

Ce navire est annoncé pour le 26.

Nous croyons savoir qu'une grève générale de 24 à 48 heures a été décidée par tous les travailleurs du port auxquels se joindraient les inscrits maritimes. -

Pour conclure

Avec impartialité, nous avons publié les différentes déclarations qui nous ont été faites, aussi bien par les commerçants réfractaires à l'utilisation des bateaux-citernes, que par les partisans de cette innovation. Nos lecteurs sont donc renseignés sur cet important problème qui intéresse au plus haut point toutes les branches du commerce des vins et, partant, l'Algérie.

Nous pensons qu'en définitive et à la longue contre la formule de l'avenir, toutes les protestations demeureront malheureusement vaines.

Toutefois, il appartient aux intéressés de lutter énergiquement contre ce nouveau mode de transports, avec des moyens appropriés. Réduction du taux de location chez les loueurs, diminution du prix du fret et du transit chez les armateurs et transitaires. Quant aux négociants en vins, si le déchet et la question d'acidité volatile d'une part, l'atteinte à la qualité du vin d'autre part ne leur donnent pas satisfaction, ceux qui se seront servis des bateaux-citernes élimineront d'eux-mêmes ce moyen de transport.

En ce qui concerne les tonneliers et manutentionnaires avec le groupe des transports, nous estimons qu'à une époque où le chômage n'a guère besoin d'être accentué, l'emploi des bateaux-citernes nous paraît inopportun. Est-ce que toute suppression de main-d'œuvre n'aboutit pas à rejeter sur la communauté, la charge de faire vivre de nouveaux chômeurs ? Il convient d'y songer.

L'époque est dure. Il faut tâcher d'adoucir pour chacun la conquête du pain quotidien.

F. SICART.

ALGER
LA GRÈVE DES DOCKERS ET TONNELIERS

VIOLENTES MANIFESTATIONS
contre la mise en service du bateau-citerne « Bacchus »
(*La Dépêche algérienne*, 27 février 1935)

Trois mille indigènes, encouragés par des énergumènes européens, se livrent à de nombreux actes de vandalisme et de pillage



Les manifestants, des indigènes dans la proportion de 80 p. cent, qui ne sont ni dockers, ni tonneliers, devant les grilles de la gare maritime. Dans le fond, le « Timgad » qui lèvera l'ancre quelques instants après (Photo S. Rolando fils.)

La journée d'hier a été particulièrement agitée à Alger et la grève des dockers et tonneliers qui, comme tout le monde pouvait l'espérer, aurait dû se dérouler dans le calme, a été marquée d'actes de vandalisme inadmissibles. Venant après ceux de Mostaganem, ils ont, à juste titre, ému notre population, et c'est en son nom que nous protestons énergiquement contre l'attitude d'énergumènes qui font le plus grand tort au bon renom de notre ville et à leur propre cause.

En ce qui concerne le fond même du débat, il comprend des éléments contradictoires. D'une part, il est difficile d'arrêter le fonctionnement des bateaux-citernes dont l'objet est de diminuer le coût du vin et, par conséquent, de faciliter son écoulement dans la Métropole en luttant contre la stupide réglementation que le Midi socialiste nous a imposé.

D'autre part, nous reconnaissons que la situation des chômeurs atteints par ce nouveau perfectionnement industriel est digne d'intérêt.

C'est aux pouvoirs publics à remédier à cet état de chose comme on l'a fait en Italie et en Allemagne par exemple, en créant de grands travaux nationaux qui absorberont les chômeurs, victimes innocentes du Progrès. Nous reviendrons plus en détail sur ce grave problème.

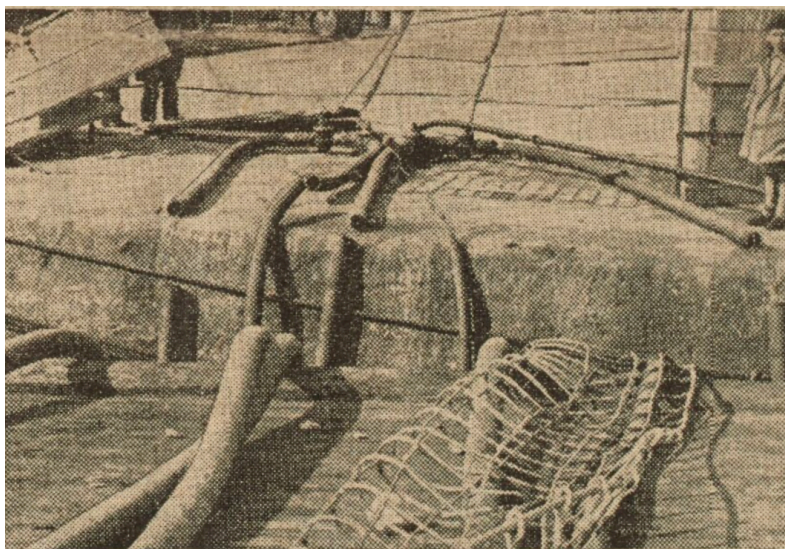
À l'arrière-port de l'Agha

Comme nous l'avons annoncé hier, l'arrivée du bateau-citerne « Bacchus » venant opérer pour la deuxième fois à Alger, a suscité de la part des syndicats des dockers, tonneliers et des délégués des bois « Merrains » ainsi que de ceux des transporteurs, camions et voitures, de très violentes manifestations d'hostilité.

Si celles d'avant-hier se passèrent dans le calme et dans la dignité, celles d'hier ont dépassé toute mesure.

Il avait été prévu, lundi soir, qu'une nouvelle réunion devait avoir lieu hier matin, à la Bourse du Travail, vers 7 heures. À l'issue de cette réunion, qui ne dura guère que quelques minutes, les manifestants, au nombre de près de 3.000, à la tête desquels se trouvaient les délégués français venus de Sète, MM. Molinié, Cavalier et Issojou, dévalèrent les rampes menant à l'arrière-port et se dirigèrent vers la centrale électrique, près de laquelle était mouillé le « Bacchus », arrivé la veille et qui opérait sous la surveillance d'une vingtaine de gardiens de la paix sous les ordres de MM. Jousset et Duchon, commissaires des ports et chemins de fer.

Gesticulant et criant, les manifestants se ruèrent alors vers le hangar de ravitaillement du « Bacchus », protégé par les agents. Une grêle de pierres et de cailloux s'abattait alors sur le navire mouillé près du quai, et l'équipage dut se renfermer dans les cabines. Quelques hublots volaient en éclats.



Les tuyaux de pompage du « Bacchus » ont été coupés et les grilles de protection brisées
(Photo S. Rolando fils.)

Contenus tant bien que mal par le service d'ordre, nettement insuffisant, les manifestants opéraient alors une diversion, et tournant le dos au bateau-citerne, ils se portèrent au pas de gymnastique contre les chais de la Société de Stockage, pour le compte de laquelle s'opérait le chargement sur le « Bacchus », et là encore jetèrent pierres et cailloux contre les fenêtres du chais. Ils s'en prirent également aux chais Dubuffet et Chavron auxquels ils occasionnèrent de sérieux dégâts.

Puis, deux ou trois cents d'entre eux ayant remarqué que la plupart des gardiens de la paix les avaient suivis et tâchaient d'empêcher leurs actes de vandalisme, ils se ruèrent à l'assaut du petit hangar-défense, qui entourait les tuyaux de pompage du bateau, et, à coups de hache, dit-on, de rasoir, assurément, ils parvenaient à couper les tuyaux sertis aux pompes. Ils coupaient en même temps les amarres qui retenaient le « Bacchus » et démolissaient littéralement le hangar-défense.

Le « Bacchus » gagnait alors le haut port par ses propres moyens et était mis en demeure de louvoyer.

À cette nouvelle diversion, il faut encore en ajouter une autre, car pendant que le gros des manifestants saccageaient les carreaux des chais à coups de pierres, d'autres s'empressaient de jeter à la mer près de 60 fûts pleins de vin et d'en éventrer une vingtaine laissant couler à flots la liqueur généreuse des belles vignes algériennes.

Pendant ce temps, M. Chavon, dont le chais a été loué à la Société de Stockage, regagnait ses bureaux, et était pris à partie par les manifestants. Aidé par les gardiens de la paix il put gagner ses bureaux, et là, on ne sait encore par qui, l'enquête quoique diligente n'ayant pas encore abouti, deux coups de feu étaient tirés. Heureusement nul n'a été atteint.

Les manifestants étaient finalement dispersés et par paquets regagnaient la Bourse du Travail.

À la gare maritime

Il était environ 9 heures du matin, et le calme le plus complet régnait à la gare maritime. Le paquebot « Timgad », de la Compagnie Générale Transatlantique, opérait son chargement et tout paraissait devoir se passer comme d'ordinaire, ce paquebot devait quitter Alger à 10 heures pour Marseille.

Mais en quelques secondes, une colonne de manifestants indigènes, venue des quais, envahissait l'esplanade de la gare maritime et se portait en courant vers les bâtiments de la Compagnie Générale Transatlantique.

Pas d'agents, seuls étaient présents quelques inspecteurs de la Sûreté parmi lesquels MM. Sintési, Vincileoni, Astruc, Pastor et Berthodin, qui, avec courage, firent de leur mieux pour arrêter le flot des manifestants. Débordés, ils furent entourés et immobilisés par des dizaines d'énergumènes, tandis que le gros de la colonne renversait les grilles donnant accès au bâtiment de la C.G.T. et envahissait le quai et la passerelle.

Et là ils pillèrent et dévastèrent ce qu'ils purent trouver. Une grue, trois filets, de nombreux cageots de primeurs, furent jetés à la mer. Puis ce fut le pillage d'une partie des provisions du bord.

Sur la passerelle, les manifestants trouvèrent devant eux M. le commandant Thomas, directeur de l'agence de la C.G.T., qui, avec énergie, leur en refusa l'accès. La passerelle fut aussitôt enlevée empêchant ainsi aux dévastateurs de pénétrer sur le paquebot.

Puis, comme obéissant à un signal, les manifestants se retirèrent sans mettre à exécution le projet qu'ils avaient de démolir les voitures automobiles entreposées sur la terrasse du bâtiment de la gare maritime.

Le « Timgad » a quitté Alger avec une heure de retard.

La troupe est alertée

Devant ces violences, les autorités compétentes alertaient la troupe. Retard inexplicable, car dans leur ordre du jour d'avant-hier soir, les manifestants avaient fait connaître leurs intentions belliqueuses.

À 11 h. 30, une compagnie du 13^e régiment de tirailleurs sénégalais prenait position à la gare maritime dans le bâtiment de la Compagnie de Navigation Mixte pour assurer le bon fonctionnement des opérations du paquebot « El Mansour » qui est parti le soir à 19 heures.

À midi, un détachement du 5^e tirailleurs en garnison au Bastion XV, sous les ordres du capitaine Bourgade et des lieutenants D'Almoncourt et Blanchet prenait position à l'arrière-port de l'Agha près du mouillage du « Bacchus » et aux chais de la Société de Stockage.

D'autres détachements sont alertés dans leurs différents casernements prêts à marcher, si le besoin s'en faisait sentir.

Deux arrestations ont été opérées sur les quais à la gare maritime lors de la manifestation contre la Compagnie Générale Transatlantique pour entrave à la liberté du travail et pour outrage à agent.

Les deux inculpés sont les indigènes Akouche Kaci ben Said et Dorbaini Ali ben Mostefa.

Le préfet d'Alger reçoit une délégation

Vers 11 heures, les délégués de Sète, MM. Molinié, Cavailier et Issanjou, auxquels s'étaient joints M. Descoubés, du Comité d'action contre les navires-citernes, et M. Pappalardo, secrétaire général du Syndicat des dockers algérois, se sont rendus à la préfecture où ils ont été reçus par M. Atger.

La délégation s'est bornée à exposer ses doléances au nom des dockers et patrons et ouvriers tonneliers, et a demandé l'appui de l'autorité préfectorale pour la suppression des navires-citernes.

L'après-midi sur les quais et à la Bourse du Travail

L'après-midi a été calme sur les quais. Pas de travail, sauf à la Compagnie de Navigation Mixte où les ouvriers opéraient sous la protection d'une compagnie de tirailleurs sénégalais.

Une protection effective a été également prévue pour le déchargement du bateau « Sidi-Mabrouk » venant de Bougie et appartenant à la Société Générale des Transports Maritimes.



La colonne de manifestants remontant des quais pour se rendre à la Bourse du Travail. Au premier rang, les meneurs (marqués d'une croix) venus de Sète, que l'on reconnaît à leur chapeau mou et à leur costume de bonne coupe (Photo S. Rolando fils.)



Les gardes mobiles patrouillent rue d'Isly aux abords de la Bourse du Travail (Photo S. Rolando fils.)

À 15 h. 30, un meeting réunissait à la Bourse du Travail près de 2.000 grévistes. Grâce à un service d'ordre extrêmement rigoureux, il n'y eut aucun incident. Toute la partie centrale de la rue d'Isly fut mise pendant deux heures en état de siège sous la direction de M. le commissaire central Tristch. Le service d'ordre comprenait notamment des détachements de la garde mobile et un escadron du 5^e chasseurs d'Afrique.

B.

L'opinion des loueurs de futailles

Nous avons reçu, hier matin, la visite de MM. Péaron, président du Syndicat des loueurs de futailles d'Alger ; Denbays [Delbays], administrateur de la Société des tonnelleries [modernes] ; Mercadal, directeur de la Société Francalfuts, et Gennaro, administrateur de la Société Audoise des fûts-transports.

Ces messieurs sont venus nous exposer leurs doléances et nous ont prié de bien vouloir insérer la lettre suivante, ce que nous faisons volontiers.

Monsieur,

Afin d'éclairer l'opinion publique sur la question brûlante des bateaux-citernes, nous croyons utile de vous faire connaître quelles seront les conséquences de ce nouveau mode de transport des vins.

1° Au point de vue social, la mise en exploitation d'un seul « Bacchus », si elle devait se continuer, priverait annuellement la main-d'œuvre algéroise de plus d'un demi-million de salaires, et qu'on ne vienne pas nous dire qu'il y aurait répartition de main-d'œuvre puisque actuellement le chômage a une très nette tendance à s'accroître.

2° Au point de vue armement, la multiplication des bateaux-citernes tendra à la disparition de la flotte actuelle assurant les transports commerciaux entre Algérie-Métropole. Il est aisé de calculer que trois navires type « Bacchus », de 3.000 tonnes, montés en tout et pour tout par 66 hommes d'équipage et assurant quatre départs

mensuels, remplaceront 13 navires d'un tonnage moyen de 5.000 tonnes, montés par 390 hommes.

3° Au point de vue commercial, il n'est pas douteux que si les « Bacchus » se multipliaient, la formation d'un trust des transports serait à craindre et aurait pour corollaire la disparition de la plupart des maisons de vins algériennes qui seraient obligées de se déplacer sur les lieux de la consommation ; d'autre part, c'est courir à la standardisation des vins au préjudice de leur qualité.

Beaucoup prétendent que la liberté doit être absolue et que ce serait arrêter le progrès que d'entraver certaines initiatives ; or, nous sommes d'un avis diamétralement opposé, surtout dans des périodes aussi troublées que celles que nous vivons et nous dirons que la question du machinisme devient d'ordre gouvernemental et qu'avant peu, elle se posera avec une particulière acuité.

Avec nos remerciements, veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de notre considération parfaite.

Georges PÉARON,
Président du 28^e groupe
du Syndicat commercial (loueurs de futailles).

Les organisations ouvrières du port de Sète décident une grève de solidarité de 24 h. Sète, 26 février. — À la suite d'une réunion plénière, les syndicats des dockers et toutes les organisations des ouvriers du port ont décidé un arrêt du travail de 24 heures, pour protester contre l'emploi de bateaux-citernes pour le transport des vins et pour se solidariser avec les ports algériens. Un ordre du jour de protestations a été remis au maire pour être transmis au préfet.

LES BATEAUX QUI PROVOQUENT LES TEMPÊTES

ENCORE LES BATEAUX-CITERNES (L'Œuvre, 3 mars 1935)

Grève à Sète, bagarres à Oran, Bône, Alger... Ici, la police étant débordée, on fait appel à la troupe. À Mostaganem, les édifices publics sont gardés militairement...

Ce n'est pas Ben-Djelloul — l'apprenti Mahdi — qu'il faut accuser, cette fois. Les dépêches précisent que des milliers de dockers, tonneliers, entonneurs, rouleurs de fûts, employés brusquement réduits au chômage par la mise en service de bateaux-citernes, ont tenté de s'opposer au chargement de ces engins semeurs de misère.

En faisant état de sa triple vertu de Français, d'ancien combattant et de lecteur de L'Œuvre, le président de la Société anonyme d'armement fluvial et maritime (transports de carburants liquides en citernes), à laquelle appartient le fameux Bacchus, nous écrit pour affirmer la qualité bien française de son administrateur-délégué, la pure origine gauloise de l'équipage et l'authenticité du pavillon français qui flotte en poupe de son bateau-citerne.

Nous n'avons fait allusion qu'à l'origine hollandaise des capitaux et du navire. Mais puisque nous parlons d'étamine, que ne nous dit-on plutôt pourquoi le pavillon d'armement de cette société porte sur fond blanc trois bandes horizontales vert clair écussonnées d'un losange ? Curieuse coïncidence : c'est le pavillon d'armement qu'arbore également le puissant Hollandais Van Ommeren dont notre correspondant omet de nous entretenir.

Nous enregistrons que la transformation de l'ex-charbonnier hollandais *Trent* — de la *Nederlandche Zeereedery* — en un moderne *Bacchus* à citernes aurait exigé 130.000

journées d'ouvriers pendant une année. En ajoutant 60.000 journées de travail pour la construction, à terre, de réservoirs à vin, les armateurs de *Bacchus* auraient procuré près de 200.000 journées de travail aux ouvriers. Qui prétend qu'il n'y a plus de philanthropes ?

Attention : ces 200.000 journées d'un travail d'exception, de création sans lendemain, ont permis de forger un outil qui, lui, supprime la main-d'œuvre et jette maintenant sur le pavé — sur le marché du travail, pour employer cette abominable expression — des dizaines de milliers d'hommes précédemment assurés d'un travail continu, inépuisablement renouvelable.

N'y avait-il pas assez de chômage, déjà, chez les gens, de mer et chez ceux des ports ?

Par ailleurs, nous répondrons aux armateurs du *Bacchus*, qui évaluent à 300 journées de travail les opérations de déchargement d'un cargo transportant le vin en fûts, qu'ils oublient le rechargement des fûts vides en pontée et l'embarquement des marchandises en cale, manœuvres génératrices de « temps de travail », donc de profit pour l'ouvrier.

Il serait injuste de charger le *Bacchus* de tous les péchés d'Israël.

L'État, l'État lui-même vient de traiter — en dehors des armateurs des lignes régulières — avec des pétroliers pour transporter l'alcool algérien que les vigneron de nos départements nord-africains doivent obligatoirement tirer — comme chacun sait — du supplément de leur récolte de vin.

C'est ainsi qu'un énorme mazoutier désarmé depuis un an et demi — dont l'armateur bénéficiait exceptionnellement d'une indemnité de désarmement — vient d'être réarmé. À Oran, sa première escale — il a pompé 1.600 tonnes d'alcool. Avant que les dockers surpris aient eu le temps de réagir, le *Pallas* filait déjà vers Alger où l'attendaient 6.000 autres tonnes.

Son chargement (environ 12.000 pipes) équivaut à la cargaison normale de quatre cargos transportant l'alcool en fûts. Les quatre opérations habituelles (chargement et déchargement de 12.000 pipes pleines et vides) auraient procuré (chiffres contrôlés) 1.600 journées de travail dont les ouvriers ont été frustrés. N'importe qui peut apprendre à tourner les robinets qui envoient dans le ventre du *Pallas* 72.000 hectolitres de tord-boyau : lorsque ses citernes auront été suffisamment rincées par l'alcool, le *Pallas* sera fin prêt pour prendre rang parmi les bateaux-citernes créateurs de misère et de désordres...

Le bateau-citerne pompe le travail des hommes. Il pompe, aussi, d'indispensables recettes dont les douanes, chambres de commerce, contributions directes et indirectes (qui taxaient aussi bien les engins de levage que les capitaines experts et les camionneurs) perdront le bénéfice.

Aux contribuables reviendra l'honneur de combler le déficit. Tout cela, sans aucun profit pour le consommateur l'amortissement de pareils navires coûteusement transformés, le coût, prix de revient de leurs déplacement (doublé automatiquement du fait qu'ils ne peuvent prendre de fret de retour) nécessiteront, cela paraît obligatoire, le maintien de prix élevés.

Notre correspondant-philanthrope nous prouvera-t-il que les chômeurs créés par la mise en service de bateaux-citernes paieront demain, deux sous de moins, le litre de « pinard » ou de « gnôle » ?

EDMOND TRANIN.

La Chambre a entendu les interpellations sur
le transport des vins par bateaux-citernes
(*L'Écho d'Alger*, 9 mars 1935)

Paris, 8 mars. — La séance est ouverte à 9 h. 35. M. Camille Blaisot préside.
La Chambre est appelée à fixer les dates de discussion des interpellations déposées.

Les bateaux-citernes

MM. Solette, Métayer et Midol demandent à interpellier sur le transport en vrac des vins d'Algérie et de Tunisie par bateaux-citernes. M. Salette s'élève contre le transport des vins par bateaux-citernes. Il soutient que ce système ne crée que chômage, misère et faillites. M. Métayer affirme la complète solidarité des ports de la Manche et de la Méditerranée et soutient que le transport des vins par bateaux-citernes est un véritable fléau. L'orateur signale que la Société d'armement fluvial et maritime, propriétaire du « Bacchus », comprend, [sur dix-neuf actionnaires, douze Hollandais détenant la majorité des actions.](#)

« Les consommateurs, dit-il, ne bénéficient d'aucune baisse de prix. Tout le profit est pour les capitaux étrangers : ne peut-on frapper le nouveau mode de transport de la taxe compensatrice qu'exige l'équité ? »

M. William Bertrand, ministre de la Marine marchande, se déclare prêt à étudier la question.

Une intervention de M. Guastavino

M. Guastavino intervient alors :

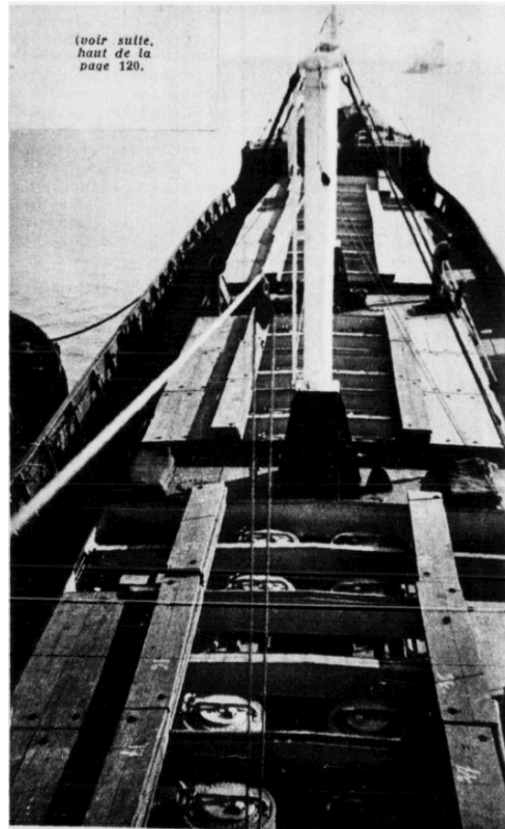
— On ne comprendrait pas, dit-il, qu'un député d'Algérie ne fasse pas connaître son sentiment dans le grave conflit du bateau-citerne. Certes, je déplore les violences qui se sont produites tant à Alger qu'à Mostaganem, mais je puis dire que si la formule nouvelle de transport est [un] progrès, ce progrès est bien inopportun dans les circonstances économiques actuelles et alors qu'en Algérie, les difficultés économiques se compliquent de l'inexistence de secours aux chômeurs.

« Il est donc désirable de mettre fin au plus tôt à cette situation, soit en adoptant le système de M. Métayer, soit par toute autre mesure pouvant sauvegarder les intérêts des ouvriers tant français qu'indigènes et des petites industries locales qui vivent de nos transports. » (On applaudit sur de nombreux bancs.)

Les interpellations sont fixées au premier vendredi utile après celles qui visent les instituteurs.

La séance est levée à 10 h. 40.

Les navires-citernes
Pour et contre
(*Je sais tout*, 1^{er} mai 1935)



Le « Bacchus » (vue plongeante)

POUR...

Il y a une grande querelle des bateaux-citernes ; et cela n'est, en somme, qu'un nouvel aspect de la lutte sourde et tragique qui oppose la main-d'œuvre et le machinisme, c'est-à-dire, selon certains (mais ce n'est pas toujours certain !) « la routine contre le progrès ».

Plusieurs corporations, comme les dockers, marinières, camionneurs, etc., s'estiment lésées par la création récente de navires transporteurs de vins d'Algérie en France. Chargement et déchargement sont, de ce fait, réduits au minimum. Plus besoin d'« hommes-travail », ou si peu ! C'est le chômage et, à l'horizon, la misère... Les protestataires réclament des pouvoirs publics l'interdiction de cette pratique, ou, à tout le moins, l'instauration de « taxes compensatrices » qui frapperaient les responsables d'une telle innovation.

À ces prétentions répond de son mieux l'organisme visé, chiffres contre chiffres... Où est la vérité ? Examinons de près, selon notre habitude, les deux thèses opposées.

On vient de mettre en service, sur la ligne Alger-Rouen, un navire, le « Bacchus », spécialement aménagé pour le transport des vins en citernes. Un deuxième navire doit être incessamment mis en chantier. Ce genre de bateaux n'existait pas encore dans l'armement maritime français. En créant leur navire-citerne, les armateurs n'ont fait

qu'étendre au trafic maritime ce qui se fait déjà sur une grande échelle par le rail, la route et la voie fluviale.

Certes, le transport des vins par navire-citerne lèse partiellement quelques intérêts particuliers : armateurs, transitaires, loueurs de futailles, etc., spécialisés dans le transport « par fûts ». Hostiles à toute évolution, mécontents d'une concurrence commerciale nouvelle, les intéressés ont déclenché leur campagne contre le principe et l'utilisation des navires-citernes, sous trois prétextes différents :

1° Nationalité étrangère du navire « Bacchus » ;

2° Menace d'un trust du transport du vin ;

3° Accroissement du chômage chez les dockers et dans les professions annexes.

Nous allons étudier brièvement ces trois points...

La nationalité.

La Société d'armement fluvial et maritime est française. Son siège social est à Paris. Sa direction est française. Les membres de son conseil d'administration sont en majorité français. Il est exact que le « Bacchus » a été acheté à l'étranger. Il en est de même pour plus de 80 % des navires assurant le trafic Alger-Rouen, appartenant aux autres compagnies. Mais l'aménagement du « Bacchus », dont le montant a dépassé le prix d'achat, a été confié à des entreprises françaises. Son équipage est français. Il navigue sous pavillon français.

Le deuxième navire, dont la mise en chantier est prévue, doit être entièrement construit par un chantier français. Il aura les mêmes caractéristiques françaises que le précédent, et naviguera, comme lui, sous pavillon français.

La menace.

Le programme actuellement envisagé par la société porte sur la mise en service de deux navires-citernes. Leur tonnage transporté représentera le vingtième du tonnage annuel importé d'Algérie.

Il n'est pas dans les intentions de la société d'augmenter de façon importante et brutale le nombre de ses bateaux. Elle se déclare d'ailleurs — et l'a manifesté à plusieurs reprises — prête à suivre le Comité des Armateurs, dans ses projets d'ententes libres, et le Parlement, dans ses vues sur les « ententes industrielles ». Elle demande seulement que le respect des situations acquises ne fasse pas oublier les droits d'une entreprise nouvelle qui ne cherche nullement à ruiner ou à diminuer une branche de l'industrie, mais bien plutôt à la rénover par des méthodes modernes dans le cadre équitable des libertés commerciales.

L'accroissement du chômage.

La généralisation des navires-citernes entraînerait incontestablement une aggravation de chômage chez les dockers.

Mais, d'une part, la Société d'armement fluvial et maritime affirme à nouveau ici son intention d'une limitation du nombre de ses navires : l'accroissement du chômage, pouvant résulter de leur exploitation est donc très réduit. D'autre part, il n'est pas à craindre que les compagnies rivales veuillent se consacrer à leur tour au transport par citernes. Il leur est d'abord nécessaire d'amortir leurs bateaux actuellement en service, aménagés pour le transport « par fûts ». Par ailleurs, il a été indiqué ci-dessus que la concurrence qui pouvait leur être faite par le nouveau mode de transport ne dépassait pas les conditions et l'importance d'une lutte commerciale normale.

Voici, d'ailleurs, ce que le navire-citerne enlèverait à la main-d'œuvre française, en journées d'ouvriers :

Déchargement d'un navire de 3.000 à 4.000 fûts : 75 hommes pendant deux jours :
150

Chargement fûts vides et quelques marchandises : 70 hommes pendant un jour et demi : 105
255

Soit au grand maximum 300
Pour 16 voyages *par an* :
Main-d'œuvre à Rouen : 300x 16 4.800
Et environ le même nombre à Alger.

Mais, en revanche, voici maintenant ce que le navire-citerne a apporté et apportera à la main-d'œuvre française :

1° Transformation du navire « Bacchus » :

Nombre de journées d'ouvriers
Chantiers de la Haute Seine 9.000
Établissements Daubron 3.000
Peinture, carénage, armement, etc. 2.000
Total 14.000

2° Construction des réservoirs de stockage :

Entreprise Sainrapt et Brice 30.000
Travaux en régie à Alger 10.000
Établissements Daubron (à Rouen) 3.000
Établissements Daubron (à Alger) 2.000
45.000
Total 59.000

3° Exploitation du « Bacchus » :

24 hommes d'équipage : 7.200
Personnel de chai à Alger et à Rouen : 18 hommes et employés : 6.000
13.200

4° Construction d'un nouveau navire, type « Bacchus » :

Évaluation des constructeurs (chiffres contrôlés) 130.000
Résumons :

4.800 journées de chômage par an à Rouen sur les quais, autant à Alger, mettons, pour être larges, 10.000 ; doublons pour les industries annexes afin d'être très larges ; soit 20.000 par an contre 200.000 journées de travail, soit la compensation préventive immédiate de dix années de chômage éventuel engendré ; et on accuse la Société d'armement fluvial et maritime de créer du chômage dans une période où tout doit tendre à l'éviter !

D'autres avantages positifs résultent de la création des navires-citernes :

Pour l'armement français. — Augmentation, sous une forme moderne et spécialisée, de la flotte marchande française.

Pour la défense nationale. — Mise à la disposition de la nation d'un outillage neuf de navires permettant une rotation rapide (dix à quinze heures au chargement pour 1.700 tonnes, même temps au déchargement, contre deux ou trois jours avec l'ancien système) et demandant pour ses opérations un minimum de main-d'œuvre. Possibilité d'adaptation immédiate du bateau à tous transports variés, délicats ou chimiques, par ses citernes fractionnées en acier émaillé intérieurement.

Pour le consommateur. — Diminution du prix de vente du vin, par la réduction des frais de transport, et sans qu'aucun sacrifice soit demandé au producteur. Garanties de qualité, de quantité, de non-coupage, assurées au vin par un transport en citernes

spéciales, émaillées, fermées et plombées par la douane, et que le fût, passant de main en main, ne peut donner.

Pour le producteur. — Augmentation de la consommation par le vin moins cher, et possibilité ainsi d'un marché plus actif, d'un chiffre d'affaires accru pouvant permettre au producteur, tant français qu'algérien, par ses prix de revient plus largement amortis, de consentir au consommateur, sur le prix de vente, une réduction nouvelle.

D'après la « Société d'armement fluvial et maritime ».

... ET CONTRE

Avec les charbons qui se déchargent seuls à l'aide des bennes preneuses, dites « Gargantua », le personnel est réduit dans une proportion de 95 % ; puis le transport des pétroles par bateaux-citernes atteint encore la main-d'œuvre pour un pourcentage de 99 %. Viennent ensuite les déchargements des céréales et. arachides, par les machines à aspirer, dites « suceuses » ; là encore réduction du personnel dans une proportion de 95 % . Enfin, pyrites, nitrates, soufres, etc., etc., arrivent en vrac et sont déchargés avec toujours une suppression de 95 % du personnel. J'en oublie sûrement encore, et aujourd'hui les ensacheurs de Marseille protestent avec juste raison, contre l'arrivée des blés en vrac par wagons. Ces blés, achetés par le Gouvernement, vont être stockés avec une réduction importante de la main-d'œuvre.

Le malheur des uns fait le bonheur des autres. On s'occupe beaucoup de la campagne, de l'agriculture, mais il faudrait aussi tenir compte des difficultés qui en résultent pour les autres corporations. Venons-en aux navires-citernes, transportant les vins d'Algérie et de Tunisie en France.

D'abord, a-t-on pensé à la santé du consommateur, à la santé de la classe laborieuse ? Non ! Cependant , ces vins, à leur arrivée en France, seront fatigués, troublés par le ballottement et le clapotis. Il faudra, pour leur donner l'aspect du vin naturel, l'intervention des chimistes et l'application de certains procédés nuisibles à l'organisme des buveurs.

Alors, est-ce donc pour le profit de la collectivité que l'or a innové ce mode de transport ? Nous ne le pensons pas, car il n'y a qu'un écart insensible de quelques centimes par litre et qui ne profitent pas au consommateur. Par contre, le *Bacchus* (sans compter le *Tunisien*, qui fait déjà le voyage de Marseille), supprime plus de 500 journées de travail à terre, à chaque voyage, sans compter les marins qui perdront un embarquement.

Voici le travail enlevé aux dockers : chargement des fûts pleins à Alger ; déchargement des fûts pleins à Rouen ; chargement des fûts vides à Rouen ; déchargement des fûts vides à Alger : encore ne parlons-nous pas du travail des tonneliers, des commis, des pointeurs, des camionneurs, etc. À titre indicatif, voici les chiffres d'importation des vins algériens et tunisiens dans la Métropole, au cours de l'année 1933, et le mouvement des fûts nécessités par ces transports :

Entre l'Algérie et la Métropole : 2.377.000 fûts.

Entre la Tunisie et la Métropole : 98.270 fûts.

En France les chômeurs dockers, même chômeurs totaux, n'ont droit qu'à 5 jours alors que les autres corporations en touchent 6 et tous les jours chômés. En Algérie et Tunisie, il n'existe pas de secours de chômage ; de temps à autre, il y a distribution de semoule...

Voilà pourquoi les ouvriers des ports se révoltent. Ils ne sont pas conduits, nous le répétons, par des dirigeants ou par des politiciens. La vérité est qu'ils ont faim et demandent du travail. Certains ports comme Sète, Rouen, Brest, Saint-Nazaire, Lorient Nantes, font tous les ans un gros tonnage de vins. Si l'on persiste à développer ces nouveaux transports, c'est la mort sans phrase de ces ports.

La Fédération des Ports et Docks s'est toujours élevée contre le perfectionnement irraisonné du machinisme car c'est là que gît le point névralgique de la crise du chômage et, cependant, le remplacement du matériel humain au profit de la mécanique et des nouvelles modalités paraît avoir tendance à se développer encore chaque jour davantage, dans une période où, au contraire, il faudrait freiner ces nouvelles apparitions.

Conclusion ? Dans ces conditions, la construction de navires-citernes doit être arrêtée.

G. LORRIOT,
secrétaire de la Fédération nationale des ports et docks.

Il s'agit de transporter en vrac, dans des navires-citernes, les vins d'Algérie et de Tunisie, tout comme on transporte le pétrole et ses dérivés, le mazout, les céréales, les minerais, le charbon, l'engrais humain.

La standardisation humiliante de ce produit varié, organisé, qu'est le vin s'en accommode mal.

Puis est-on certain que les services techniques officiels aient des données très précises sur l'ajustement de la technique navale à la technique viticole ?

Il faut tenir compte de certaines méthodes d'achat, de vente, de transport, et les constructeurs — selon les renseignements précis qui m'ont été donnés — ne sont pas encore arrivés à éviter le ballottage, le clapotis ni à trouver un maillage répondant aux conditions de sécurité et d'hygiène nécessaires au transport du vin, qui n'est pas une matière inerte.

Il serait donc prématuré de donner une consécration officielle à ce mode de transport.

Devant cette déficience technique, en présence de résultats qui ne s'avèrent pas comme très pratiques, il importe que le gouvernement réfléchisse aux répercussions générales qui se manifestent dès maintenant. Plus de 375 marins débarqués, plus de 1.200 dockers en chômage, et toute cette armée d'hommes de chais, d'hommes de magasins, de grutiers qui vont peser très lourdement sur les caisses de chômage...

Parlerai-je de la masse des salaires qui va se trouver réduite, de la diminution du pouvoir d'achat qui va s'ensuivre ?

A-t-on également réfléchi aux conséquences qui en résulteront pour une branche de notre industrie qui a déjà tendance à disparaître : la tonnellerie, laquelle représente plus de 600.000 futailles, et un capital de 250 millions de francs ?

Pour la marine marchande, la situation est plus grave encore.

En Méditerranée, nous avons 21 paquebots et 31 cargos, soit 52 navires, pour lesquels le transport des vins représente plus de 50 % du trafic algérien.

Sur l'Océan et la Manche, la flotte se compose de 59 navires, pour lesquels le vin représente 75 % du trafic algérien.

En Méditerranée, le *Tunisien* porte 10.000 hectolitres. En 33 voyages comportant 10 jours de rotation, 16 navires du type *Tunisien* suffisent ; perte, 12 navires.

Sur l'Océan, le *Bacchus* porte 18.000 hectolitres. En 16 voyages comportant 20 jours de rotation, 32 navires du type *Bacchus* suffiraient : perte, 32 navires. Exactement 50 % de nos cargos vont disparaître !

Il est également à observer — et ce fait est très grave — que les bateaux-citernes ne bénéficient d'aucun fret de retour compensateur et qu'ainsi l'importation des marchandises diverses sera très coûteuse.

Mais, au fait, est-ce que ce transport par bateaux-citernes doit servir le consommateur ? En résultera-t-il, pour celui-ci, une baisse du prix du vin ? Pas du tout. Deux chiffres commercialement établis vont fixer les écarts.

Fret d'un hectolitre de vin en fût Alger-Paris : 22 fr.

Fret d'un hectolitre de vin en cargo-citerne Alger-Paris : 18 francs.

Les transvasements successifs entraînent une perte de trois cinquièmes de degré, soit, au cours actuel de 5 francs 2 fr. 80 ; en définitive, le transport par bateau-citerne permet, en tout et pour tout, un bénéfice de 1 fr. 20 par hectolitre.

Croit-on que cette différence d'un centime par litre puisse exercer une influence sur le prix de vente du vin ? Je ne le pense certes pas.

Et nos chantiers de constructions ?

J'entends bien l'argument. Mais combien leur existence sera précaire s'ils n'ont d'autres commandes que celles des navires-citernes, travail exceptionnel, qui ne sera jamais continu, jamais renouvelé ! Ce déplacement occasionnel et temporaire de la main-d'œuvre ouvrière sera sans lendemain. Il l'aura tout au contraire, gravement atteinte : 100.000 journées d'ouvriers auront supprimé pour longtemps des centaines de milliers de journées de travail.

Mais, me dira-t-on, c'est le progrès, c'est la liberté économique ?

Lorsque les pouvoirs publics seront sevrés de cette illusion qu'est la rationalisation, il sera possible au gouvernement de pratiquer une politique de justice sociale et d'économie dirigée vraiment humaine.

Lucien SALETTE,
député de l'Hérault.

Publicité
(*La Journée industrielle*, 22 mai 1935)



APRÈS LA VISITE DU « BACCHUS »

La grève est générale sur les quais et dans le port

Le transbordement de la poste et des bagages ne sera pas assuré par les dockers
(*L'Écho d'Alger*, 5 juin 1935)

Les grévistes étaient si nombreux au meeting de la Bourse du travail, que la rue Massieu-de-Clerval était noire de manifestants

Une très importante réunion des ouvriers des quais et du port s'est tenue, hier matin, à la Bourse du travail. Comme il fallait s'y attendre, l'émotion provoquée parmi tous ces travailleurs par la brusque venue du « Bacchus » dans notre port, où il a réussi à faire son plein, est loin d'être calmée.

Quelques petits incidents se sont déroulés sur la route moutonnaire, où deux camions de primeurs furent arrêtés par les grévistes, et au passage à niveau P.-L.-M., où un chauffeur incitant ses collègues à faire grève, a été arrêté par la police.

À 10 heures et demie, quand M. Édouard Bermond ouvrit la séance, la salle était pleine à craquer et la rue Massieu-de-Clerval présentait une grande animation, de nombreux grévistes n'ayant pu pénétrer dans la Bourse du travail. Plus de 1.500 grévistes étaient là.

M. Bermond fit un exposé des démarches faites dans la soirée de la veille et dans la matinée et que l'on peut ainsi résumer :

Les maires d'Hussein-Dey et de Saint-Eugène ont promis d'appuyer les revendications des grévistes.

Les chauffeurs de poids lourds se sont mis en grève et le travail est totalement arrêté sur les quais et dans le port.

Une délégation, dont l'orateur fera partie, se rendra sous peu à Paris pour exposer aux ministres intéressés la situation causée par les visites des bateaux-citernes.

M. Bermond s'élève contre l'emploi de la force et invite tous les camarades à manifester dans le calme et avec dignité.

M. Descoubès, secrétaire, donne lecture des réponses suivantes de MM. Duroux, sénateur d'Alger, et Guastavino, député, aux télégrammes qui leur avaient été adressés.

Lettre de M. Duroux

« Mon cher secrétaire,

Dès réception de votre télégramme, j'ai signalé au ministre de la Marine marchande la nécessité de différer jusqu'à nouvel ordre le chargement du bateau-citerne qui doit arriver incessamment dans le port.

Je n'ai pas encore de réponse, mais j'ai tout lieu de croire qu'il sera fait droit à cette juste protestation.

Veuillez agréer, etc.

Signé : Duroux. »

Lettre de M. Guastavino

« Mon cher ami,

Je reçois votre télégramme au sujet du bateau-citerne « Bacchus ». J'interviens immédiatement pour demander, une fois de plus que l'on évite le retour des douloureux événements de ces derniers mois.

Cordialement, etc.

Signé : Guastavino. »

MM. Duroux et Guastavino ignoraient, au moment où ils écrivaient ces lettres, l'arrivée du « Bacchus » à Alger.

Ensuite, ce sont MM. Berthier et Neri, du syndicat des poids lourds, qui viennent assurer les grévistes que les chauffeurs des poids lourds soutiendront leurs efforts dans la lutte contre les navires et camions citernes.

MM. Bono, au nom des dockers, et Papalardo remercient les chauffeurs de leur geste et il est décidé que le chargement et déchargement de la poste et des bagages seront totalement arrêtés.

Puis ce fut au tour de M. Lemédioni de protester contre les agissements des compagnies propriétaires de bateaux citernes.

Réunion de l'après-midi

À cinq heures, les grévistes se réunissaient aussi nombreux à la Bourse du travail. Il y entendaient le rapport des dernières démarches faites par le comité : visite au préfet, au maire, au président de la chambre de commerce.

M Morard, à qui le comité demandait la suppression du pipe-line, après une discussion assez chaude, promet de faire ce qui était en son pouvoir pour éviter le retour des événements provoqués par la venue des navires citernes.

En fin de séance, qui fut très calme, il fut décidé que la grève se poursuivrait aussi intense, sur les quais et dans le port.

Un service d'ordre discret était établi aux abords de la Bourse du travail et dirigé par M. Laperrière, commissaire de police.

Les départs

Les quais présentaient hier un aspect désert. Les compagnies de navigation assurant les courriers ont pu, avec des équipes de fortune, opérer le chargement des primeurs. Il en est résulté un léger retard dans les appareillages.

Par contre, les dockers ont refusé toute collaboration aux navires de charge et la S.A.N.P.A.N. ⁶ a dû faire filer directement sur Tunis son cargo « Schiaffino-frères », arrivé à 9 h. 30 de Caen et Oran.

D'autres navires sont en état d'attente, l'un d'eux avec un chargement de matières inflammables dont la présence à bord constitue un danger.

Nous osons espérer qu'une décision sera prise à bref délai pour donner satisfaction aux grévistes, comme cela, s'est déjà fait, d'ailleurs, dans d'autres ports nord-africains. En présence d'une situation aussi préjudiciable, cette solution s'impose, si nous ne voulons pas voir notre port, déjà victime de la concurrence de ses rivaux, perdre le rang qu'il était arrivé, ces temps derniers, à reprendre, grâce aux nombreuses initiatives de ses dirigeants.

Dockers et tonneliers décident de rester en grève tant que les installations de chargement du « Bacchus » ne seront pas supprimées
(*L'Écho d'Alger*, 7 juin 1935)

De nombreux armateurs, acconiers, transitaires, commerçants et industriels d'Alger s'étaient réunis, mercredi soir, à 17 heures, au palais consulaire, à l'effet de prendre une décision au sujet de la venue dans le port d'Alger du bateau-citerne « Bacchus ».

M. Causse, qui présidait cette réunion, a rappelé qu'en février dernier, le Comité de défense contre les bateaux-citernes institué au Syndicat commercial algérien avait lancé un appel pressant aux pouvoirs publics pour obtenir l'application de mesures rapides permettant de mettre un terme au conflit né de la présence dans le port d'Alger de bateaux-citernes, facteurs de chômage et de désordre.

Le Comité de défense n'est pas resté inactif et, à plusieurs reprises, il est intervenu auprès des autorités compétentes afin que satisfaction soit donnée à ses desiderata. Il en a même saisi le ministre de l'Intérieur, lequel avait promis d'étudier sans retard le problème qui lui était posé.

⁶ Société anonyme de navigation pour l'Afrique du Nord (Schiaffino).

Aucune décision n'est intervenue, prouvant ainsi l'indifférence des pouvoirs publics ; de plus, la venue à nouveau dans le port d'Alger du « Bacchus » vient de créer une situation des plus graves qui lèse profondément le commerce d'exportation.

M. Causse fait part de l'attitude de la chambre de commerce d'Alger, qui n'a pas manqué de signaler au préfet tout le préjudice que le « Bacchus » a causé à l'activité du port d'Alger, qui est à peu près complètement suspendue depuis plus de quarante-huit heures.

M. Causse a rappelé les termes de l'arrêté qui a autorisé la Société franco-algérienne de stockage à installer une double canalisation pour effectuer les chargements de vin sur les bateaux-citernes, notamment l'article 5, dont l'application permet à l'administration de prendre des mesures pour mettre fin au conflit.

Après un échange de vues, l'assemblée a décidé d'adresser au gouverneur général, au préfet, au maire et à la chambre de commerce d'Alger l'ordre du jour ci-après :

« Les armateurs, acconiers, transitaires, commerçants et industriels du port d'Alger, réunis au palais consulaire, d'accord sur le principe des revendications présentées par les organisations ouvrières du port d'Alger, victimes du chômage occasionné par l'exploitation du vapeur « Bacchus », protestent énergiquement contre le silence opposé aux différents appels qu'ils ont lancés ou fait parvenir aux pouvoirs publics en février dernier, pour résoudre le problème posé par la circulation des bateaux-citernes et dans le respect de l'ordre, réclament avec insistante la décision urgente qui doit faire cesser la situation grave qui trouble le port d'Alger en préjudice à l'économie générale du pays.

Approuvant l'attitude de la chambre de commerce d'Alger, insistant avec énergie sur ce que l'arrêté pris par le directeur du port, à la date du 20 décembre 1934, autorisant l'installation du pipe-line, soit rapporté sans délai, étant donné que la sécurité dans le port est à nouveau gravement compromise, que son exploitation est redevenue impossible depuis quatre jours et que les circonstances actuelles justifient amplement l'abrogation de l'arrêté susvisé, circonstances que son article 5 a lui-même prévues. »

En fin de séance, l'assemblée a reçu les délégations des syndicats des dockers et des tonneliers qui lui ont fait connaître leur décision de continuer la grève tant que le tuyau placé à l'arrière-port et destiné aux opérations de chargement de vin à bord du « Bacchus » ne sera pas supprimé.

Une importante délégation est reçue par le gouverneur général

Les maires d'Alger, Hussein-Dey, Maison-Carrée, Saint-Eugène, les présidents de la chambre de commerce et du Syndicat commercial algérien ont été reçus en audience par le gouverneur général de l'Algérie, hier, à 18 heures.

La délégation a fait au gouverneur général un exposé très complet des questions soulevées par l'emploi des bateaux-citernes et notamment par le dernier voyage du « Bacchus », et lui a demandé d'intervenir pour mettre fin à ce mode de transport et aux conséquences désastreuses qu'il entraîne pour l'économie générale et pour les différentes corporations intéressées. La délégation a insisté sur la grave répercussion qu'aurait la généralisation des transports de ce genre pour tous les ports dont le trafic de vins constitue l'élément primordial d'activité.

Le gouverneur général a écouté avec la plus grande bienveillance cet exposé et a donné l'assurance à la délégation qu'à défaut de pouvoirs personnels lui permettant de régler la question dans le sens désiré, il allait saisir, d'extrême urgence les pouvoirs publics métropolitains de l'ensemble du problème, en appuyant le point de vue exposé par la délégation.

Les dockers de Sète décident une grève de solidarité de vingt-quatre heures

À la réunion des dockers, tenue à la Bourse du travail, a été lu un câblogramme des dockers de Sète qui avaient été sollicités pour un « geste » de solidarité. Ce message annonce en ces termes leur acceptation :

« Avons reçu télégramme. Avisons Marseille. Solidarité Sète complète, tous travaux du port seront suspendus demain jeudi. Attendons instructions, Salutations syndicalistes à tous. »

UNE LETTRE DE LA SOCIÉTÉ DE STOCKAGE

Au cours de la réunion d'hier soir, une lettre adressée le 4 juin, par la Société de stockage à l'Union départementale des syndicats a été lue publiquement.

En voici les termes :

« Monsieur le Secrétaire général,

Nous nous devons, tant en notre nom qu'au nom de la Société d'armement fluvial et maritime, armateur du steamer *Bacchus*, de protester en premier lieu contre l'ordre de grève générale décidée sous la pression de quelques corporations seulement.

Nous croyons devoir attirer votre attention sur le vœu du Conseil supérieur du travail, vœu émis à la réunion du 22 novembre 1934, présenté, défendu et obtenu par les délégués de votre organisation centrale.

Dans un but d'apaisement, nos sociétés seraient disposées, en accord avec votre organisation confédérée, à accorder aux dockers vendant le délai prévu de trois mois, les dispositions prises par le Conseil supérieur du travail, et ce, pour chaque voyage du s/s *Bacchus*.

Il est bien évident dans notre esprit que l'accord éventuel mettrait fin à la situation actuelle et que les corporations défailtantes reprendraient le travail, tout en respectant par ailleurs la liberté commerciale et la liberté au travail.

Veillez agréer, Monsieur le secrétaire général, nos salutations distinguées. »

Signée : ILLISIBLE.

SERVICE JURIDIQUE DE LA SOCIÉTÉ FIDUCIAIRE JURIDIQUE
ET FISCALE 51, RUE DE LA CHAUSSÉE-D'ANTIN, PARIS

SOCIÉTÉ D'ARMEMENT FLUVIAL ET MARITIME
Société anonyme au capital de 1.500.000 francs
Siège social : 10, rue de l'Isly, Paris
(La Loi, 15 décembre 1935)

Messieurs les actionnaires de la SOCIÉTÉ D'ARMEMENT FLUVIAL ET MARITIME sont convoqués au siège social, 10, rue de l'Isly, en assemblée générale extraordinaire pour le lundi six janvier mil neuf cent trente-six à onze heures, à l'effet de délibérer sur l'ordre du jour suivant :

Modification de la dénomination sociale;
modification en conséquence de l'article 3 des statuts.

Le conseil d'administration.

FILIALISATION DE LA BRANCHE TRANSPORT DE VINS

Soflumar (Transports de Vins)
(*La Loi*, 13 mai 1937)
(*La Journée industrielle*, 19 mai 1937)

Société anonyme récemment formée pour l'exploitation de toutes entreprises de transport par terre, par eau et par fer de tous produits et marchandises et notamment des vins alcools et dérivés.

Siège à Paris, 10, rue de l'Isly.

Capital : 500.000 francs, en actions de 1.000 fr., toutes souscrites en numéraire.

Premiers administrateurs

Monsieur André Le Grand, administrateur de sociétés, demeurant à Bois-Colombes, 96, rue Victor-Hugo.

Monsieur Charles Le Grand, agent maritime, demeurant à Paris, 9, place Saint-Augustin.

Monsieur Jean Schut, directeur de sociétés, demeurant à Neuilly-sur-Seine, 9, rue Casimir-Pinel.

Commissaires des comptes

Monsieur Raymond Gallot, expert-comptable de la société de contrôle fiduciaire, 51, rue de la Chaussée-d'Antin, à Paris, et commissaire suppléant, monsieur Paul Brugière, expert-comptable, demeurant à Paris, 3, rue Marie-Davy.

S.O.F.L.U.M.A.R.
(Société d'armement fluvial et maritime)
Société anonyme
au capital de 1.500.000 francs
Ancien siège social :
10, rue de l'Isly, Paris
(*La Loi*, 3 juin 1938)

Aux termes d'une délibération, en date à Paris du dix-sept mars mil neuf cent trente-huit, le conseil d'administration a décidé qu'à partir du premier mai mil neuf cent trente-huit, les bureaux et le siège social seraient transférés, 11, rue Tronchet, à Paris.

Des copies de cette délibération ont été déposées au greffe du tribunal de commerce, le trente mai mil neuf cent trente-huit.

Le conseil d'administration.

SOFLUMAR TRANSPORTS DE VINS
S. A.
Société anonyme au capital de 500.000 francs
Ancien siège social : 10, rue de l'Isly, Paris

Aux termes d'une délibération en date, à Paris, du vingt janvier mil neuf cent trente-huit, le conseil d'administration a décidé qu'à partir du premier mai mil neuf cent trente-huit, les bureaux et le siège social seraient transférés 11, rue Tronchet,

Des copies de cette délibération ont été déposées au greffe du tribunal de Commerce de la Seine, le trente mai mil neuf cent trente-huit.

Le conseil d'administration.

SOCIÉTÉ PHS. VAN OMMEREN
(FRANCE) S. A.

Société anonyme au capital de 400.000 francs

Siège social : 10, rue de l'Isly, Paris

Aux termes d'une délibération en date, à Paris, du vingt janvier mil neuf cent trente-huit, le Conseil d'administration a décidé qu'à partir du premier mai mil neuf cent trente-huit, les bureaux et le siège social seraient transférés 11, rue Tronchet, à Paris.

Des copies de cette délibération ont été déposées au greffe du tribunal de Commerce, le trente mai mil neuf cent trente-huit.

Le conseil d'administration.

C'est parce que le « Schliedrecht », vapeur hollandais, se dirigeant vers la Norvège devait s'arrêter en Angleterre qu'il a été torpillé par un sous-marin allemand
(*Le Journal*, 26 novembre 1939)

AMSTERDAM, 25 novembre. — Un pétrolier hollandais, le *Schliedrecht*, a été coulé le 16 novembre par un sous-marin allemand. Cet acte de piraterie a provoqué une très vive indignation en Hollande.

Les renseignements reçus par la compagnie de navigation Van Ommere, à laquelle appartenait le navire mettent en effet en lumière les procédés de lutte sous-marine employés par les Allemands.

D'après un télégramme parvenu à la compagnie et émanant du capitaine en second du *Schliedrecht*, le pétrolier a été incendié et coulé à coups de canon par un sous-marin. La compagnie attend des détails plus précis encore et s'est mise en relation, par l'intermédiaire du ministère des affaires étrangères, avec le ministre des Pays-Bas à Londres, qui fera une enquête sur les circonstances exactes du sinistre.

Cependant quelques nouveaux détails ont pu être obtenus :

C'est ainsi que le bateau hollandais transportait une cargaison de pétrole du golfe Persique et faisait route vers la Norvège.

Il n'y avait aucune raison de torpiller le *Schliedrecht*, et, alors même que le commandant du sous-marin aurait cru devoir le faire, les lois les plus élémentaires d'humanité lui prescrivaient de prendre soin de l'équipage. Cependant furent abandonnés, sans secours, dans quelques chaloupes, en pleine mer agitée, des marins qui exerçaient loyalement leur métier.

Le capitaine en second du *Schliedrecht*, qui a fait, par téléphone le récit du torpillage du journal *Telegraaf*, a précisé :

— Quand je fis remarquer, déclara-t-il, que le but de notre voyage était le port norvégien de Tronhjem, le capitaine allemand répondit :

« Oui, mais vous devez d'abord aller à Kirkwall. »

C'est pourquoi, ajoute Pieter Brons, je suppose que la raison pour laquelle le *Schliedrecht* a été coulé, c'est qu'il devait se rendre d'abord dans un port britannique pour le contrôle.

SERVICE JURIDIQUE DE LA SOCIÉTÉ FIDUCIAIRE JURIDIQUE
ET FISCALE 51, RUE DE LA CHAUSSÉE-D'ANTIN, PARIS

S. O. F. L. U. M. A. R.
SOCIÉTÉ D'ARMEMENT FLUVIAL ET MARITIME
Société anonyme au capital de 1.500.000 francs
Siège social : 10, rue de l'Isly, Paris
(*La Loi*, 6 décembre 1936)

Messieurs les actionnaires de la SOCIÉTÉ D'ARMEMENT FLUVIAL ET MARITIME, société anonyme au capital de un million cinq cent mille francs, dont le siège social est à Paris, 10, rue de l'Isly, sont convoqués dans la salle des assemblées de la Société fiduciaire juridique et fiscale, 51, rue de la Chaussée-d'Antin, à Paris, pour le dix-sept décembre mil neuf cent trente-six, à onze heures, en assemblée générale extraordinaire, à l'effet de délibérer sur l'ordre du jour suivant ;

1° Augmentation du capital social de un million cinq cent mille francs à trois millions, par l'émission d'actions en numéraire. Pouvoirs à donner au conseil d'administration à cet effet ;

2° Approbation d'une convention à intervenir avec la Société Phs Van Ommeren (France).

Les propriétaires d'actions au porteur devront, pour avoir droit d'assister à l'Assemblée, déposer au siège social, trois jours au moins avant la date de cette assemblée, soit leurs titres, soit les récépissés en constatant le dépôt dans une banque ou un établissement de crédit.

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION.

SERVICE JURIDIQUE DE LA SOCIÉTÉ FIDUCIAIRE JURIDIQUE
ET FISCALE 51, RUE DE LA CHAUSSÉE-D'ANTIN, PARIS

S. O. F. L. U. M. A. R.
SOCIÉTÉ D'ARMEMENT FLUVIAL ET MARITIME
Société anonyme au capital de 1.500.000 francs
Siège social : 10, rue de l'Isly, Paris

AVIS AUX ACTIONNAIRES
(*La Loi*, 18 décembre 1936)

Messieurs les actionnaires de la SOCIÉTÉ ANONYME D'ARMEMENT FLUVIAL ET MARITIME (S.O.F.L.U.M.A.R.), au capital de un million cinq cent mille francs, sont prévenus qu'aux termes d'une décision de l'assemblée générale extraordinaire en date du dix sept décembre mil neuf cent trente-six, le capital social doit être porté à trois millions de francs, par l'émission de trois mille actions nouvelles, de cinq cents francs chacune, entièrement assimilées aux anciennes, jouissance du premier janvier mil neuf cent trente-sept, à souscrire au pair, en numéraire, et à libérer du quart au moment de la souscription.

Conformément au décret-loi du 8 août 1935, les actionnaires ont un droit de préférence pour la souscription des dites actions, proportionnellement au montant nominal de leurs actions.

Ce droit devra être exercé, à peine de déchéance, avant le cinq janvier mil neuf cent trente-sept au siège social, 10, rue de l'Isly.

Les propriétaires d'actions au porteur justifieront de la propriété de leurs titres en déposant au siège social le coupon numéro 1.

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Société d'armement fluvial et maritime (S. O. F. L. U. M. A. R.)
(*La Journée industrielle*, 12 mars 1937)

Cette société, dont le siège est a Paris, 10, rue de l'Isly. porte actuellement son capital de 1.500.000 francs à 3 millions, par l'émission, au pair, de 3.000 actions de 500 francs.

Publicité
(*La Dépêche coloniale*, 24 et 30 avril, 4 mai 1937)



Société d'armement fluvial et maritime
Transports d'hydrocarbures en vrac

Armateurs de navires transports sur mer, rivières
et chalands-citernes et canaux

10, rue de l'Isly, 10
Paris - 8^e

Téléphone : Europe 35-26, 35.27, 35-28.
Télégramme : Soflumar Paris

Publicité
(*La Journée industrielle*, 5 mai, 2 juin, 6 octobre, 3 nov. 1937,
9 fév., 9 mars, 1^{er} juin, 10 août, 5 oct., 8 nov. 1938,
11 jan., 10 mai, 19 juil., 11 nov., 12 déc. 1939, 5 jan., 9 mai 1940)



SOFLUMAR
Société d'armement fluvial et maritime
10, rue de l'Isly, PARIS
Téléphone : Europe 35-26 et suite
Transport de carburants sur les canaux, les rivières et par mer

SERVICE JURIDIQUE DE LA SOCIÉTÉ FIDUCIAIRE JURIDIQUE
ET FISCALE 51, RUE DE LA CHAUSSÉE-D'ANTIN, PARIS

SOFLUMAR
SOCIÉTÉ D'ARMEMENT FLUVIAL ET MARITIME
Société anonyme au capital de 3.000.000 francs
Siège social : 10, rue de l'Isly, Paris

AVIS AUX ACTIONNAIRES
(*La Loi*, 2 décembre 1937)

Messieurs les actionnaires de la SOCIÉTÉ D'ARMEMENT FLUVIAL ET MARITIME, société anonyme au capital de trois millions de francs, dont le siège social est à Paris, 10, rue l'Isly, sont convoqués au dit siège pour le dix-sept décembre mil neuf cent trente-sept, à quinze heures, en assemblée générale extraordinaire, à l'effet de délibérer sur l'ordre du jour suivant :

Autorisation à donner au conseil de porter le capital social de trois millions de francs à onze millions de francs, par l'émission d'actions de numéraire. Pouvoirs à lui conférer à cet effet.

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION.

SERVICE JURIDIQUE DE LA SOCIÉTÉ FIDUCIAIRE JURIDIQUE

ET FISCALE 51, RUE DE LA CHAUSSÉE-D'ANTIN, PARIS

SOFLUMAR

SOCIÉTÉ D'ARMEMENT FLUVIAL ET MARITIME
Société anonyme au capital de 3.000.000 francs
Siège social : 10, rue de l'Isly, Paris
(*La Loi*, 2 décembre 1937)
(*La Journée industrielle*, 28 avril 1938)

Capital porté à 11 MF.

Constructions navales
(*L'Usine*, 10 mars 1938)

Les Ateliers et Chantiers de France ont reçu également la commande d'un cargo pétrolier à turbines de 1.750 tonnes de port en lourd pour le compte de la Société d'Armement Fluvial et Maritime, destiné au transport côtier des huiles et essences.

MARINE MARCHANDE
(*La Journée industrielle*, 10 et 11 juin 1938)

Société d'armement fluvial et maritime. — Siège transféré du 10, rue de l'Isly, au 11, rue Tronchet, à Paris.

Ateliers et Chantiers de France
(*La Journée industrielle*, 12 juin 1938)

.....
La Société d'armement fluvial et maritime a passé commande d'un cargo pétrolier caboteur à vapeur de 1.750 tonnes, destiné au transport des huiles et essences de pétrole entre les ports français.

LE TRANSPORT DES VINS PAR NAVIRES-CITERNES
(*La Journée industrielle*, 29 juillet 1938)

La Société d'armement fluvial et maritime a aménagé en 1934 le navire *Bacchus*, en vue d'effectuer le transport des vins en vrac entre l'Afrique du Nord et Rouen.

Le *Bacchus* dispose de 40 citernes d'une capacité moyenne de 400 hecto. Des installations de pompage permettent de charger et de décharger rapidement le navire tout en respectant la qualité des vins embarqués.

Pendant que les armateurs aménageaient le *Bacchus*, des installations de stockage pour l'emmagasinage des vins étaient créées à Alger et à Rouen. Ces installations sont reliées par pipelines au poste d'accostage du navire.

Mis en service tout d'abord entre Alger et Rouen, le *Bacchus* a été ensuite affecté au trafic Tunis-Rouen sur lequel il effectue une rotation régulière.

Le succès technique de ce nouveau mode de transport a été complet, tant au point de vue de la rapidité d'acheminement des vins que de la conservation de leur qualité.

Les vins, à leur arrivée à Rouen, sont pompés dans l'installation de stockage, et repris, pour leur plus grande partie, par des chalands fluviaux qui les acheminent sur la région parisienne.

Pour que les navires français ne soient pas réparés à l'étranger
(*L'Humanité*, 5 août 1938)

Les organisations syndicales soussignées : Union départementale des syndicats confédérés de la Seine-Inférieure, officiers de la marine marchande, Syndicat des inscrits maritimes et A.D.S.G.B. Union syndicale des ouvriers métallurgistes informaient que, le navire pétrolier *Port-de-Bouc*, appartenant à la Société d'armement fluvial et maritime et bénéficiant de la loi d'aide à l'Armement libre (dite loi Tasso) allait appareiller de Rouen pour Rotterdam où il doit entrer en réparations.

Elles demandent instamment aux pouvoirs publics d'intervenir dans cette affaire et de donner satisfaction aux légitimes désirs des travailleurs français en mettant l'armement français dans l'obligation de faire réparer ses navires dans les ports français.

Pour que les navires français ne soient pas réparés à l'étranger
(*L'Usine*, 11 août 1938)

Rappel de la déclaration syndicale.

.....
Précisément, un décret-loi du 2 mai (« J. O. » du 4 mai) a prescrit que les armateurs doivent s'efforcer de faire réparer leurs navires en France. Un décret ultérieur doit instituer une Commission pour examiner les abus signalés et préciser les sanctions.

Oui, mais qu'entendra-t-on par « abus » ? Sera-ce un abus de faire réparer un navire français à l'étranger parce que les prix y sont de beaucoup inférieurs et les délais de livraison beaucoup plus courts ? M. Campinchi, à Brest, a fourni à ce sujet des renseignements édifiants et incontestables.

Et nous avons cité dans *L'Usine* (numéro du 21 juillet) un exemple typique : coût de la réparation dans un chantier français : 2 millions de francs; délai : sept mois.

À Kiel : 700.000 francs et trois mois.

Inutile d'insister. Ce n'est pas par des moyens artificiels de protection qu'on relèvera l'activité de nos chantiers de constructions et de réparations de navires.

Les béquilles ne sont jamais un bon outil pour la course.

Si nos chantiers n'avaient pas à supporter les charges écrasantes que l'on connaît et si la durée du travail n'était pas soumise à une règle de fer, nos prix pourraient soutenir la concurrence, nos réparations seraient effectuées à temps et nos navires n'iraient pas se faire réparer à l'étranger.

(*La Journée industrielle*, 18 octobre 1938)

Une nouvelle unité de cette société, le *Port-Lyautey*, vient d'arriver dans les eaux françaises. Le *Port-Lyautey* est destiné au cabotage pétrolier. Il jauge, brut, 540

tonneaux et net 250 et est propulsé par un moteur de 400 CV. Il est long de 57 m. 40, large de 8 m. 40, avec un creux de 3 m. 41. Il a été construit à Rotterdam.

LOIRE-INFÉRIEURE

Un petit pétrolier britannique, après avoir donné sur les rochers de la Lombarde, vient s'échouer sur la plage de Saint-Nazaire
(*L'Ouest-Éclair*, 8 janvier 1939)

Le cargo « Pass of Ballater » semble vouloir aller faire une promenade, rue de l'Océan

Saint-Nazaire, le 7 janvier. — Dans le courant de la nuit dernière, le petit pétrolier britannique *Pass-of-Ballater*, port d'attache Londres, venant de Nantes où il avait livré sa marchandise, descendait la Loire sur lest.

Arrivé à Saint-Nazaire, il prit le pilote de sortie qui le conduisit jusqu'à la Lombarde. Sa mission remplie, le pilote quitta le navire.

Quelle ne fut pas sa stupéfaction de voir, dix minutes plus tard, le *Pass-of-Ballater* faire cap droit sur les hauts fonds rocheux de la Lombarde. Le résultat n'était pas douteux et ne se fit d'ailleurs pas attendre. Le pétrolier s'étant jeté sur les rochers, une voie d'eau importante se déclara.

Fort heureusement, il n'y avait pas échouage et le bateau put faire demi-tour et se présenter devant le port de Saint-Nazaire auquel il demanda l'entrée. Comme sa situation était telle qu'il pouvait couler dans le sas ou dans le bassin, avant d'avoir pu atteindre la cale sèche, le commandant du port ne voulut pas prendre cette responsabilité. Il n'y avait donc d'autre ressource que d'échouer le *Pass-of-Ballater* sur la plage située tout à proximité de l'avant-port, ce qui fut fait avec le moindre dommage.

Signalons que le *Pass-of-Ballater*, jusqu'à l'an dernier, s'appelait *Raffinage* et qu'il appartenait à la Société d'armement fluvial et maritime dont le siège est à Paris.

SERVICE JURIDIQUE DE LA SOCIÉTÉ FIDUCIAIRE JURIDIQUE
ET FISCALE 51, RUE DE LA CHAUSSÉE-D'ANTIN, PARIS

S. O. F. L. U. M. A. R.
SOCIÉTÉ D'ARMEMENT FLUVIAL ET MARITIME
Société anonyme au capital de 11.000.000 francs
Siège social : 11, rue Tronchet, Paris

AVIS AUX ACTIONNAIRES
(*La Loi*, 11 janvier 1939)

Capital social porté de onze millions à treize millions de francs, par l'émission au pair de quatre mille actions nouvelles de cinq cents francs chacune, jouissance du premier janvier mil neuf cent trente-neuf.

AUTOUR DU PREMIER VOYAGE D'UN PÉTROLIER
(*L'Ouest-Éclair*, 26 mai 1939)

Le *Saint-Yves*, un nouveau cargo pétrolier, est venu à Saint-Malo hier pour la première fois.

À l'occasion de ce voyage inaugural, un vin d'honneur était offert à la fin de la matinée au Café des Voyageurs. L'après-midi, un certain nombre de personnalités malouines visitaient le nouveau navire dont voici les caractéristiques :

Le *Saint-Yves*, caboteur pétrolier, commandé par le sympathique M. Patoiseau, vient d'être livré par ses constructeurs, les Ateliers et Chantiers de France à Dunkerque, à ses armateurs, la « Soflumar » à Paris. Cette compagnie exploite depuis plusieurs années une flotte de caboteurs, dont le *Raffinage* et *Port-Lyautey* ne sont pas des inconnus dans le port de Saint-Malo-Saint-Servan.

La nouvelle unité est le sixième navire de mer de cette société. Elle a une portée en lourd de 1.820 tonnes et a atteint aux essais une vitesse de 10 nœuds 1/2 en pleine charge. Longueur hors tout 75 mètres ; largeur 10 m. 93 ; creux 5 m. 10 ; tirant d'eau 4 m. 80.

La machine à vapeur alimentée par deux chaudières, chauffant au mazout, peut développer environ 950 chevaux. Ce navire spécialement conçu pour le cabotage français possède huit citernes d'une capacité de 300 mètres cubes chacune. Deux pompes électriques de 200 mètres cubes et une pompe à vapeur de 150 mètres cubes réduisent le temps nécessaire au déchargement au minimum possible, permettant ainsi au navire d'effectuer des rotations rapides et de distribuer les cargaisons d'essence, pétrole et gas-oil sur la côte pour compte de toutes les sociétés pétrolières avec une régularité parfaite.

Autour des tables du Café des Voyageurs, nous avons noté la présence de MM. Lévy, directeur du Dépôt des Pétroles de Cherbourg ; Lagadec, directeur malouin de cette société de M. Hudig, représentant des armateurs ; de MM. Pascal, ingénieur des Ponts et Chaussées ; Baron, Tailhadec et de Boismenu, représentant la Chambre de Commerce ; MM. Martin et Lepeer, courtiers maritimes ; le directeur des Douanes, Leborgne et Besnard, adjoints au sénateur-maire de Saint-Malo ; Desoudin, receveur principal des Douanes ; Buorget, ingénieur des Travaux Publics ; Briand, commandant du port ; Allaire, inspecteur de la navigation ; Botrel, pilote ; Patoiseau, capitaine du *Saint-Yves*, etc.

En un toast charmant, M. Lévy rappela l'intention vieille de 10 ans, du Dépôt des Pétroles de Cherbourg, de s'installer à Saint-Malo, souligna l'extension de l'activité pétrolière et celle que constitue la mise en service du *Saint-Yves*.

Il porta la prospérité du port de Saint-Malo et de la navigation marchande. M. Hudig lui succéda et dit les excellentes relations entretenues par la Soflumar avec les Pétroles de Cherbourg.

Nous formons des vœux pour la carrière du *Saint-Yves* et souhaitons le voir souvent à Saint-Malo.

Ateliers et Chantiers de France
(*La Journée industrielle*, 9 juin 1939)

.....
La société n'a procédé [en 1938] à aucun lancement mais elle a mis sur cale : le cargo pétrolier caboteur à moteur de 1.750 tonnes *Saint-Yves*, destiné à la Société d'armement fluvial et maritime, et le cargo de 18.500 tonnes à moteur Diesel commandé par la Compagnie auxiliaire de navigation. La construction de ces bateaux a été poursuivie très activement.

Le pétrolier *Saint-Yves* a été livré en mai 1939 et le pétrolier de 18.500 tonnes sera terminé fin 1939.

Pechelbronn
Assemblée générale ordinaire du 21 juin 1939
EXERCICE 1938
(*La Journée industrielle*, 9 juin 1939)

.....
Nous vous avons rendu compte de la participation que la Compagnie de Transports Rhénans a été amenée à prendre dans la Société d'armement fluvial et maritime (Soflumar), assurant ainsi à notre groupe des facilités intéressantes de transport entre ses différents centres d'exploitation.

« La question des bateaux-citernes »
(*La Journée industrielle*, 7 juillet 1939)

Les renseignements que vous donnez, très intéressants, reflètent l'opinion de tous les usagers des navires-citernes à vin, le « Bacchus » et le « Sainte-Bernadette ».

Je me permets toutefois de vous faire connaître que je ne suis pas l'armateur du « Bacchus ». Je ne suis que l'affréteur. Le « Bacchus » appartient à la Société d'armement fluvial et maritime, 11, rue Tronchet à Paris, et contrairement à ce que votre article dit, il n'est subventionné par personne et encore moins par le gouvernement hollandais.

Je vous serais très obligé de vouloir bien faire cette mise au point dans votre prochain numéro.

Pour votre gouverne, le « Bacchus » fait ses voyages réguliers entre Tunis et Rouen et le « Sainte-Bernadette » entre Tunis et Marseille.

Comme je vous l'ai dit plus haut, tous les usagers, toute la viticulture tunisienne, tous les négociants chargeurs et tous les négociants réceptionnaires en France sont excessivement satisfaits à tous les points de vue de ce mode de transport qui n'est pas nouveau puisque ces navires desservent régulièrement la métropole depuis plus de quatre ans.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.

Guido MONTEFIORE.

SERVICE JURIDIQUE DE LA SOCIÉTÉ FIDUCIAIRE JURIDIQUE
ET FISCALE 51, RUE DE LA CHAUSSÉE-D'ANTIN, PARIS

SOFLUMAR
SOCIÉTÉ D'ARMEMENT FLUVIAL ET MARITIME
Société anonyme au capital de 3.000.000 francs
Siège social : 11, rue Tronchet, Paris
(*La Loi*, 22 octobre 1940)

Messieurs les actionnaires de la Société « SOFLUMAR, SOCIÉTÉ D'ARMEMENT FLUVIAL ET MARITIME », sont convoqués en assemblée générale ordinaire, au siège

social, 11, rue Tronchet, à Paris, pour le mardi douze novembre mil neuf cent quarante, à dix heures, à l'effet de délibérer sur l'ordre du jour suivant :

1° Rapports du conseil d'administration et du commissaire aux comptes sur les opérations de l'exercice mil neuf cent trente-neuf ;

2° Rapports spéciaux du commissaire aux comptes ;

3° Approbation du bilan et des comptes ; quitus aux administrateurs et au commissaire des comptes ;

4° Renouvellement partiel du Conseil d'administration ;

5° Fixation des jetons de présence alloués au Conseil d'administration ;

6° Fixation de la rémunération des commissaires aux comptes pour l'exercice mil neuf cent quarante ;

7° Autorisation aux administrateurs de passer avec la Société des traités et marchés, en exécution de l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867.

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION.

SOFLUMAR

TRANSPORT DE VINS

Société anonyme au capital de 500.000 francs

Siège social : 11, rue Tronchet, Paris

Messieurs les actionnaires de la Société « SOFLUMAR, TRANSPORTS DE VINS », sont convoqués au siège social, 11, rue Tronchet, à Paris, pour le mardi douze novembre mil neuf cent quarante, à dix heures trente, en assemblée générale ordinaire, à l'effet de délibérer sur l'ordre du jour suivant :

1° Rapports du conseil d'administration et du commissaire des comptes sur les opérations de l'exercice clos le trente et un décembre mil neuf cent trente-neuf ;

2° Rapports spéciaux du commissaire aux comptes ;

3° Approbation du bilan et des comptes ; quitus aux administrateurs et au commissaire des comptes ;

4° Fixation de la rémunération des commissaires aux comptes pour l'exercice mil neuf cent quarante ;

5° Autorisation aux administrateurs de passer avec la société les traités et marchés, en exécution de l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867.

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION.

PHS. VAN OMMEREN (FRANCE) SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 400.000
FRANCS

Siège social : 11, rue 1 Tronchet, Paris

Messieurs les actionnaires de la Société PHS. VAN OMMEREN (FRANCE), sont convoqués en Assemblée générale ordinaire, pour le mardi douze novembre mil neuf cent quarante, à onze heures, au siège social, 11, rue 1 tronchet, à Paris, à l'effet de délibérer sur l'ordre du jour suivant :

1° Rapports du conseil d'administration et : des commissaires aux comptes, sur les opérations de l'exercice mil neuf cent trente-neuf ;

2° Rapports spéciaux des commissaires aux comptes ;

3° Approbation du bilan et des comptes ; quitus aux administrateurs et aux commissaires des comptes ;

4° Affectation des bénéfices ;

5° Renouvellement partiel du conseil d'administration ;

6° Fixation de la rémunération des commissaires aux comptes pour l'exercice mil neuf cent quarante ;

7° Autorisation aux administrateurs de passer avec la Société des traités et marchés, conformément à l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867.

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION.

SERVICE JURIDIQUE DE LA SOCIÉTÉ FIDUCIAIRE JURIDIQUE
ET FISCALE 51, RUE DE LA CHAUSSÉE-D'ANTIN, PARIS

SOFLUMAR
SOCIÉTÉ D'ARMEMENT FLUVIAL ET MARITIME
Société anonyme au capital de 15.000.000 francs
Siège social : 11, rue Tronchet, Paris
(*La Loi*, 9 juillet 1941)

Messieurs les actionnaires de la Société « SOFLUMAR », SOCIÉTÉ D'ARMEMENT FLUVIAL ET MARITIME, sont convoqués pour le vingt-huit juillet mil neuf cent quarante et un, au siège social, 11, rue Tronchet, à Paris.

I. — À dix heures, en assemblée générale ordinaire, à l'effet de délibérer sur l'ordre du jour suivant :

1° Rapports du conseil d'administration et du commissaire aux comptes sur les opérations de l'exercice mil neuf cent quarante ;

2° Rapports spéciaux du commissaire aux comptes sur les opérations prévues à l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867 et sur les assemblées générales ;

3° Approbation du bilan et des comptes ; quitus aux administrateurs de leur gestion ;

4° Ratification de démission d'administrateurs ;

5° Ratification de nomination d'administrateurs ;

6° Fixation des jetons de présence alloués au Conseil d'administration ;

7° Nomination d'un ou plusieurs commissaires des comptes pour les exercices mil neuf cent quarante et un, mil neuf cent quarante-deux et mil neuf cent quarante-trois et fixation de leur rémunération ;

8° Autorisation aux administrateurs de passer avec la Société des traités et marchés, en exécution de l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867 ;

II. — À dix heures quinze, en assemblée générale extraordinaire, à l'effet de délibérer sur l'ordre du jour suivant :

1° Ratification des modifications apportées en séance du conseil aux articles 18, 19, 20, 21, 23, 24, 26, 31 et 32 des statuts, pour les mettre en harmonie avec la loi du 16 novembre 1940 ;

2° Modification aux articles 8, 29, 30, 32, 38, 39, 41, 42, 51 et 52 des statuts, pour les mettre en harmonie avec toutes autres dispositions légales en vigueur.

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

COMMENT VOYAGENT LES VINS D'ALGÉRIE

par Henri LE MASSON

(*La Science et la vie*, 1^{er} août 1946)

.....
C'est en 1935 que l'armement français Soflumar eut l'idée d'utiliser un navire-citerne pour le transport des vins d'Algérie et fit aménager dans cette intention le cargo *Bacchus*, construit en 1922 (1.810 tx), qui fut suivi bientôt d'un second, le *Sahel*,

bâtiment neuf à Diesel de 2 470 tx, construit en 1938 pour la Société anonyme de gérance et d'armement (S. A. G. A.).

Les premiers essais furent très concluants. En utilisant des cuves émaillées à chaud, le vin était transporté sans perdre aucune de ses qualités et il pouvait être chargé et déchargé très rapidement par pompage. Cette méthode de transport moderne était infiniment plus économique que le procédé archaïque du transport en futailles, car elle simplifiait le problème de la manutention dans les ports. Elle souleva cependant une violente opposition chez les dockers qui craignaient de perdre leur travail et il s'en fallut de peu qu'on fut obligé d'y renoncer.

.....
Cette flotte a été malheureusement très éprouvée pendant la guerre. Compte tenu des unités qui ont pu être relevées où qui sont en cours de renflouement, il n'en subsiste que le *Sahel* et le *Cap-Cantin*, coulés tous les deux, mais renfloués et qui seront bientôt réutilisables, et le *Sainte-Bernadette*, récupéré en Italie.

.....
Les navires-citernes construits avant guerre étaient pourvus de citernes d'abord rectangulaires (*Bacchus*, *Sahel*), puis cylindriques (*Sainte-Bernadette*, *Finistère*), dont l'intérieur était recouvert de quatre couches d'émail à base de résines synthétiques du type phénol-formol, polymérisées au four vers 120° C. Cet enduit, parfait pour la conservation des vins, était difficile à réparer sur place en cas d'avaries graves, toujours possibles sur un navire de mer. Dans ce cas, le débarquement des citernes, leur passage au four, posaient des problèmes complexes de transport et risquaient d'immobiliser longtemps le navire.

En vue d'éviter ces inconvénients, et aussi pour diminuer le poids mort des citernes, le précurseur du transport maritime des vins, l'armement Soflumar, a fait étudier et breveter un type de navire qui comporte des files de citernes juxtaposées, directement soudées sur le plafond du water-ballast de double-fond, et disposées exactement comme les chais terrestres.

Le revêtement intérieur des tôles est assuré, après leur sablage, par une métallisation au pistolet ou une phosphatation (par suite du manque actuel d'étain) suivie de l'application à froid d'un enduit à base de résines de coumarone et polyvinyliques. Ce procédé simplifié a été appliqué en grand sur la plupart des pétroliers affrétés récemment par l'État et a permis le transport actuel, accéléré, des vins d'Algérie. Les résultats obtenus jusqu'à présent sont satisfaisants et l'expérience acquise par le transport en masse des vins va permettre de perfectionner le procédé. Il semble donc que l'on disposera bientôt en France d'un type de navire de mer particulièrement bien adapté au transport économique des vins.

La capacité moyenne des « pinardiers » futurs semble devoir être voisine de 35.000 hl, répartis en une quarantaine de citernes de 150 fûts chacune, correspondant aux besoins du commerce normal d'après guerre.

SERVICE JURIDIQUE DE LA SOCIÉTÉ FIDUCIAIRE JURIDIQUE
ET FISCALE 51, RUE DE LA CHAUSSÉE-D'ANTIN, PARIS

SOFLUMAR
TRANSPORTS DE VINS
Société anonyme au capital de 1.320.000 francs
Siège social à Paris, 11, rue Tronchet
(La Loi, 10 septembre 1947)

Messieurs les actionnaires de la Société SOFLUMAR TRANSPORTS DE VINS, sont convoqués pour le mardi trente septembre mil neuf cent quarante-sept à dix heures trente au siège social, 11, rue Tronchet, à Paris, en assemblée générale ordinaire, à l'effet de délibérer sur l'ordre du jour suivant :

1° Rapports du conseil d'administration et du commissaire aux comptes sur les opérations de l'exercice mil neuf cent quarante-six ;

2° Rapport spécial du commissaire aux comptes sur les opérations prévues à l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867 ;

3° Approbation du bilan et des comptes ; quitus aux administrateurs de leur gestion ;

4° Affectation des bénéfices ; distribution éventuelle d'un dividende ;

5° Ratification de nomination d'administrateur ;

6° Renouvellement partiel du conseil d'administration ;

7° Fixation des jetons de présence du conseil d'administration ;

8° Nomination d'un ou plusieurs commissaires aux comptes pour les exercices 1947, 1948 et 1949 ; fixation de leur rémunération ;

9° Décision à prendre en exécution de l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867.

Le conseil d'administration.

TRANSPORTS

(L'Économiste européen, 22 février 1948)

Un chaland-citerne automoteur, construit pour le compte de l'Office national de la navigation, vient d'être lancé avec plein succès par les « Chantiers et ateliers de la Seine-Maritime », au Trait. D'une longueur totale de 51 m. 73, large « hors-tout » de 7 m. 548, il aura en pleine charge un tirant d'eau de 2 m. 85 et son tirant d'air maximum sera de 5 m. 60. Le volume des citernes est de 890 m³ et son port utile de fret de 668 tonnes. Deux moteurs Diesel Sulzer à 3 cylindres 4 temps, développant chacun 130 C.V., lui assureront, chargé, une vitesse de 7 nœuds 35.

Cette belle unité, dont la mise en service marquera le début de la rénovation de notre flotte fluviale, est destinée à la Société française des pétroles, essences et naphthes*, qui la confiera en gérance à la Société d'armement fluvial et maritime (SOFLUMAR).

TRANSPORTS

(L'Économiste européen, 13 mars 1949)

Les chantiers hollandais « Rotterdamsche Droogdok Mtj. » viennent de lancer le navire-citerne « Bacchus », destiné à la Société Soflumar-Vins, qui avait mis en service en 1934 le premier transporteur français de « vins en vrac », déjà dénommé « Bacchus » et perdu pendant la guerre. Longue de 101 m. 80, large de 14 m. 40, jaugeant brut 3.400 tonneaux et actionnée par un moteur Diesel de 2.100 C.V. qui lui assurera en service une vitesse de 12 nœuds 5, cette nouvelle unité pourra charger en citernes 36.500 hectolitres de vin ou d'alcool ; le revêtement des citernes a été particulièrement étudié et leur nettoyage à l'eau douce pourra s'effectuer automatiquement dans les meilleures conditions après chaque voyage ; quatre pompes rotatives permettront l'embarquement et le débarquement à la cadence de 3.200 hectolitres par heure.

NOUVELLES ET FAITS NAUTIQUES

Le « Bacchus » à Rouen
(*Le Yacht*, 20 août 1949)

Le nouveau pinardier français *Bacchus*, attaché au port de Rouen, est arrivé à la fin du mois dernier dans ce port et une réception a eu lieu à bord à l'inauguration de ce premier voyage et en même temps son baptême.

Le *Bacchus*, deuxième du nom, d'une jauge brute de 3 250 tonnes, remplace son prédécesseur déjà trop petit pour assurer le service de la Société d'armement fluvial et maritime « Soflumar ».

Ce nouveau tanker à vin d'une construction toute moderne, sort des chantiers de Hollande. Sa longueur hors tout est de 102 m.

La propulsion est assurée par un Diesel type Dexford d'une puissance de 2 100 CV actionnant une hélice tournant à 110 tours-minute et lui imprime la vitesse de 12 nœuds à la mer.

Les aménagements rappellent le type paquebot ou yacht de plaisance. Il peut transporter 36.000 hectolitres répartis dans ses citernes, dont tout le tuyautage est réuni dans un tunnel central permettant un contrôle facile, et 4 pompes d'un débit horaire de 3 200 hl sont commandées par un poste central.

Ce navire effectuera des voyages réguliers entre Rouen et l'Algérie.

ARMATEUR, UNE PASSION
par F. Vallat,
pdg de la Soflumar Van Ommeren France
(*Cols Bleus*, n° 2006 du 15 octobre 1988)

Cols Bleus a demandé à un armateur français, M. Vallat, de raconter comment il vivait son métier.

L'article qu'il nous a remis est, comme nous l'avions souhaité, personnel et ne prétend pas traiter des problèmes généraux qui sont posés à la profession.

Dans ces conditions, l'illustration ne pouvait être recueillie qu'au sein même de la compagnie dont l'auteur est le président : la Soflumar Van Ommeren France.

M. Vallat ne se pose pas en exemple ; il témoigne avec passion et c'est tout.

Nombre de ses confrères, tout aussi compétents, n'en renieront pas pour autant ses propos.

« Vous ne jouirez jamais convenablement du monde, tant que la mer elle-même ne coulera pas dans vos veines ».

Thomas Traherne in *Centuries of Meditation* (1908).

UNE société d'armement maritime aujourd'hui, c'est d'abord une équipe, une équipe profondément solidaire et « combattante », qui ne compte ni son temps ni ses efforts ; toujours prête à monter « sur le pont » et à manœuvrer pour « tailler la route », c'est-à-dire composer avec les éléments extérieurs, les courants contraires ou porteurs, les grains ou les embruns ; sachant mettre « à la cape » ou « en avant toute » en fonction des circonstances... Cette équipe, tant à bord des navires qu'au siège — et si possible à tous les échelons de la hiérarchie — doit à la fois être passionnée mais réaliste, prudente mais pleine de foi, résolument optimiste mais empreinte de bon sens, et afficher en toutes circonstances cette résolution en même temps que cette modestie qui caractérisent depuis des générations ceux qui ont eu à affronter ou à apprivoiser « la mer toujours recommencée »... De fait, avec l'incertitude des marchés international et national imposant la navigation à vue, les tempêtes économiques et sociales, les courants et contre-courants monétaires, parfois aussi avec l'apaisant « gulfstream » des périodes de marchés favorables, ou le déprimant calme plat, la chance et le risque de l'armateur résident avant tout dans la nécessité de s'adapter, de réagir, de combiner rapidement des facteurs contradictoires. *In fine*, il tirera davantage de sa compétence, jointe à son opiniâtreté, dans un créneau qui dépend d'un environnement multiforme et souvent insaisissable.

En un mot le métier d'armateur, même s'il ne requiert pas de génie particulier, reste très spécialisé opérationnellement, et donc extrêmement « professionnel » et exigeant sur le plan de la disponibilité. Oui, pour l'armateur comme pour le navire, la « veille », le « quart » sont bien le lot permanent et quotidien permettant seuls cette « belle ouvrage » que représente l'emploi continu de sa flotte.

Une image, parmi d'autres, à la fois fort et simple, le démontre à l'envi : un navire de commerce normalement exploité en concurrence doit absolument naviguer, ou charger, ou décharger, c'est-à-dire « opérer », 365 jours par an, jour et nuit, (à l'exception bien, entendu des arrêts périodiques pour entretien qui — sauf avaries — n'interviennent ou ne devraient intervenir 15 jours à 3 semaines que tous les 24 ou 30 mois !). Ce simple fait, valable pour des unités qui ont le monde entier pour terrain d'action, est riche de conséquences et de conditions. Tout armateur « industriel » de première classe, c'est-à-dire soucieux de mériter la fidélité de ses clients, aura à cœur de maintenir un outil de

travail performant, fiable, et répondant à des exigences techniques, de sécurité ou commerciales d'un standard à la fois élevé et reconnu, (entre autres par les utilisateurs clients aussi bien que par les grands bureaux internationaux de classification). Il faudra donc que l'armateur réussisse quotidiennement à coordonner de manière efficace et homogène les différents éléments — parfois contradictoires — d'une longue chaîne d'intervenants et d'impératifs dont l'on a parfois du mal à soupçonner la complexité.

LES FONCTIONS ET LES SERVICES

Au sein de l'entreprise, la première responsabilité de l'armateur est humaine : constituer une équipe véritable à partir d'individus spécialisés et nécessairement disciplinés (car devant se plier aux contraintes de l'organisation ou du fonctionnement général, et donc aux arbitrages finaux), mais aussi de personnalités dont le caractère doit souvent être « affirmé » (car chacun doit défendre et illustrer la priorité dont il est responsable). Là encore et seulement à titre d'exemple, notons que le navire doit être conçu, puis adapté et modifié, sa vie durant, de façon à ce que sa sécurité nautique comme celle de la cargaison soient toujours garanties (service technique) ; mené et utilisé par des équipages compétents et dévoués qu'il faut recruter, nourrir, blanchir, tout en leur assurant un bon suivi santé, formation permanente etc... (service armement) ; « opéré » dans des conditions maximales ou optimales de souplesse pour le client, de rentabilité économique et d'efficacité opérationnelle pour l'armateur (service exploitation). Ces trois fonctions sont elles-mêmes assez diversifiées car il s'agit à la fois de concevoir ou de permettre l'évolution de la flotte future de l'armateur (long/moyen terme) et d'assurer le contrôle continu de la productivité de la flotte existante, (l'analyse critique des performances du passé récent, du présent, et adaptation au court terme).

Ajoutons que le navire doit être à l'évidence commandé aux chantiers(navire neuf) ou aux vendeurs potentiels (occasion). Cela suppose naturellement de longues études et négociations préalables, tant sur les plans du prix acceptable que de la « conception physique » ; études elles-mêmes liées à une recherche mercatique (élaboration de scénarios d'évolution des différents marchés nationaux et internationaux et de leur interaction). Le navire doit ensuite être assuré, aussi bien « coque », « machine » que « cargaison », « risques de guerre »... par le biais de polices très complètes donnant épisodiquement lieu à d'âpres mises au point, modifications... et rediscussions financières.

Enfin et surtout, il faut d'une part prévoir les financements qui permettront de constituer, de moduler ou de développer cette flotte de navires, et d'autre part lui trouver les frets qui lui permettront de vivre. C'est tout l'aspect « négociations », parfois au jour le jour, parfois pour des périodes plus que pluriannuelles (8 ans, 10 ans !), qui rentre en ligne de compte pour la discussion des frets, pour la mise en place des financements. Dans les deux cas, les interlocuteurs sont extrêmement divers tant sur le plan de la nature que sur celui du niveau : compagnies pétrolières, traders, autorités de l'Etat, services administratifs, banques et organismes financiers divers. Ainsi l'entreprise disposera-t-elle de services financiers et de services commerciaux suréquipés en moyens de communications et de calculs.

À tous ces stades, la Direction de l'entreprise doit être présente ou représentée. Elle peut témoigner que, dans bien des langues et sur tous les tons, le préposé nécessairement polyglotte de l'armateur doit faire face à l'imprévisible, c'est-à-dire à l'exigeante fermeté des uns ou au contraire au laxisme coupable des autres. Il doit y arriver sans jamais oublier une concurrence internationale acharnée et souvent objectivement déloyale quant aux règles sociales ou de sécurité (et donc des coûts). Et ceci devra se faire en évitant autant que possible aux actionnaires ou partenaires bancaires tout motif légitime d'inquiétude quant à l'avenir financier.

Enfin, point n'est besoin d'insister sur le fait que l'activité d'armement maritime, concentrée d'abord sur son impératif d'adaptabilité à un monde particulier, mouvant et ouvert à tous les vents, nécessite *ipso facto* une gestion rigoureuse. Ceci implique essentiellement un service comptabilité inflexible et apte à suivre toutes les opérations, doublé d'un contrôle interne efficace. Ces outils sont indispensables à un certain type d'armateur : celui qui est désireux de bâtir sa réputation sur la légitimité de son agressivité et le sérieux de sa gestion, et ce, tant vis-à-vis des interlocuteurs publics et privés de sa communauté nationale que vis-à-vis du marché européen ou international.

SOFLUMAR VAN OMMEREN FRANCE EN BREF

La Société Soflumar Van Ommeren France (dont l'activité maritime seule fait l'objet du présent article) est une société française, au capital de 70.000.000 F.

Employant 400 personnes, navigants et sédentaires, elle détient et gère par ailleurs la Société de transit et fret aérien Van Ommeren Transport (42 personnes) disposant de bureaux à Paris, Roissy, Le Havre, et Lyon. Enfin elle, est « stockeur » de produits pétroliers à Fos, par le biais de l'importante participation qu'elle détient dans la Société des Dépôts pétroliers de Fos (DPF)(700.000 m³ capacités diverses).

Flotte Soflumar Van Ommeren France (au 30.06.1988)

Navigation effectuée : transport de produits pétroliers en vrac national et international, transport de charges lourdes et encombrantes.

	Tonnes de port en lourd
Port-Tudy (transp. de produits)	5.000 tpl - 1970
Port-Anna (transp. de produits)	10.000 tpl - 1971
Port-Lazo (transp. de produits/bitumier)(1)	5.000 tpl - 1973
Port-Breton (bitumier)	7.000 tpl - 1974
Port-Vendres (transp. de produits)	25.000 tpl - 1973
Port-Racine (transp. de produits)	30.000 tpl - 1973
Port-Sera (transp. de produits)	30.000 tpl - 1982
Port-Blanc (transp. de produits)	37.000 tpl - 1975
Port-Royal (transp. de produits)	42.000 tpl - 1982
Mascarin (transp. de produits), en co-propriété avec SOCATRA	32.000 tpl - 1986
Dock Express France (transp. de colis lourds)(1)	13.000 tpl - 1979

(1) Ces unités (trois sur onze) battent pavillon français avec enregistrement aux Kerguelen. Chacune d'entre elles a permis la conquête de nouveaux marchés internationaux et deux (Dock Express France et Port-Royal) correspondent d'une part à l'entrée en flotte française de navires qui jusqu'à présent n'avaient jamais pu — pour des raisons de compétitivité — être acquis par l'armement national, d'autre part à des créations nettes d'emplois de navigants français qui n'auraient pu exister autrement.

LES MARCHÉS ET LEURS VARIATIONS

« Si vous voulez aller sur la mer sans aucun risque de chavirer, alors n'achetez pas un bateau : achetez une île »
Marcel Pagnol dans « Fanny ».

Les marchés des navires de vrac, secs ou liquides, « achat vente » d'une part et « fret » d'autre part, sont caractérisés par deux tendances fondamentales : l'influence disproportionnée du court terme et le caractère souvent sinusoïdal de l'activité.

Le marché maritime devrait théoriquement être régi surtout par les grandes tendances économiques objectives à moyen terme (vu le montant des investissements, et surtout leur durée de vie économique : quinze à vingt ans minimum pour un navire bien entretenu, sauf obsolescence). Il est souvent et au moins partiellement un marché fragile, spéculatif, psychologiquement très influençable (car soumis aux « emballements » parfois subjectifs des armateurs ou affréteurs). C'est un marché qui peut donc être anti-économique et au minimum « a-économique ».

Par exemple, c'est parfois l'évolution de la loi de l'offre et de la demande sur le marché des frets à court terme qui est l'un des principaux paramètres de variation du marché achat-vente des navires lui-même, pourtant marché à long terme par essence. Il est vrai cependant que le long terme peut reprendre de l'importance lorsque, comme c'est le cas actuellement, des tendances structurelles pèsent sur l'un des éléments principaux de la chaîne (coûts des constructions neuves par exemple).

Le caractère sinusoïdal de l'activité maritime, peut se résumer en « hauts » et « bas » du marché se succédant parfois avec irrégularité et brutalité (effet naturel de la répercussion « en bout de chaîne » des « stop-and-go » de l'économie internationale). Ajouté à l'influence du court terme déjà soulignée, il a pour résultat des variations du prix — tant de la valeur des navires que des frets — qui sont à la fois d'une amplitude exceptionnelle et apparemment dépourvues de toute logique économique.

C'est ainsi que le prix d'un fret effectué à quelques mois d'intervalle par un même type de navire sur une même relation peut varier sur le marché dans des proportions tout à fait incroyables (de 1 à 3 par exemple). Certes des tendances moyennes peuvent exister à terme ; un certain équilibre raisonnable du marché peut même être cerné. Mais ces tendances sont essentiellement masquées, et non niées, par les à-pic ou les hausses parfois vertigineuses des taux de fret considérés sur des périodes plus courtes, et plus spécifiquement sur les périodes durant lesquelles s'effectuent les retournements de tendance.

C'est ainsi qu'un navire répondant à certaines spécifications peut voir sa valeur doubler (ou plus encore !), ou divisée par deux, en l'espace de quelques mois ou années, sans que son âge soit du tout le paramètre déterminant.

S'agissant de l'âge, on peut même dire que le vieillissement du navire est finalement peu important. Dans les « product tankers » — mais c'est vrai aussi des minéraliers ou des porte-conteneurs — une même unité peut par exemple « valoir » 100, cinq ans après sa construction 220, sept ans après (deux ans plus tard !), 50, à neuf ans, 180, à dix ans, etc.

TRADITION OU SPÉCULATION

Enfin, une part importante des armateurs internationaux est constituée d'agents économiques qui raisonnent autant, si ce n'est plus, en financiers internationaux qu'en exploitants maritimes. Cela est assez peu connu en France mais est déterminant. Il s'agit en fait d'armateurs tentés par les possibilités spéculatives du marché maritime et qui, jouant aussi bien à la hausse qu'à la baisse, un peu comme cela se fait en Bourse sur le marché à terme, contribuent encore à amplifier considérablement les mouvements de

l'offre et de la demande et à « fausser » les règles du jeu de l'exploitation d'une flotte en les détournant de la logique économique. La plupart du temps en effet, ce type d'armateurs ne cherche pas à « créer » un marché d'affrètement constituant un vrai fonds de commerce pour ses activités d'armement, mais à spéculer sur les opérations de cession ou d'acquisition des « biens négociables » que sont les navires. L'exploitation des unités de ce type d'armateur, souvent pratiquée d'ailleurs au moindre coût (pavillons de complaisance joints à une observation plus ou moins rigoureuse, et parfois scandaleuse des règles internationales...) est ainsi reléguée au plan secondaire. Cet état de fait accroît naturellement tous les déséquilibres puisque ces armateurs arment, désarment, achètent ou vendent pour des raisons spécifiquement financières. Conserver un client, travailler à perte « en basses eaux » pour être présent quand le marché se relèvera, tout cela n'est pas totalement inexistant dans les préoccupations de ce genre d'armateur, mais ne correspond fondamentalement pas à la nature d'une activité dont le profit attendu « doit » provenir prioritairement de leurs opérations ponctuelles d'acquisition/cession de navires.

À des années-lumière de ce comportement, la « neutralisation » des mouvements erratiques du marché est le principal souci de « l'armateur traditionnel » à caractère industriel, même si l'opposer à « l'armateur spéculateur » est à certains égards artificiel. En effet, l'industriel doit mener en permanence une politique d'adaptation de sa flotte supposant une continuité dans des investissements lourds financièrement et de longue durée économiquement. Il essaiera donc de se dégager au maximum d'une conjoncture incontrôlable. Il lui faut absolument cerner les tendances qui lui permettront d'assurer l'emploi de sa flotte et son renouvellement tout en assurant une continuité de service à ses clients. Étant entendu cependant qu'il ne protégera lui aussi son avenir qu'en arrivant, même s'il n'a pas de « priorité » spéculative, à acheter et vendre autrement qu'à contretemps, en mélangeant aussi adroitement que possible « le son du violon et celui du canon ». De fait s'il ne vend et n'achète pas « bien », il se condamne à terme.

Autrement dit, à la différence de l'armateur spéculateur, l'armateur industriel doit arriver, ne serait-ce qu'en partie, à couvrir une part d'emploi de sa flotte soit par des contrats de durée, soit par un quasi fonds de commerce dont il s'assure la fidélité grâce à la qualité de son service et à la garantie du maintien de prix raisonnables. Le résultat justifiant et rendant possible une telle politique est à l'évidence que sur une certaine période, l'armateur et l'affrèteur auront pu trouver un intérêt réciproque, générateur d'une vraie solidarité puisque chacun aura tiré avantage de l'existence de l'autre. Cet intérêt doit provenir aussi bien de la régularité des flux financiers « entrée » et « sortie » permettant à chacun une meilleure gestion et une non-dépendance (en exploitation comme en trésorerie) des à-coups du marché, que du caractère raisonnable des taux de fret pratiqués, s'équilibrant à un niveau qualifié d'économique.

D'une façon générale, les marchés exigeant une continuité dans la qualité du service ou ayant une importance « stratégique » quelconque (par exemple commerciale ou économique pour les partenaires privés, logistique ou militaire pour les États) donnent lieu à des contrats conclus dans cet esprit avec les armateurs traditionnels.

On peut citer à titre d'exemple : certains contrats de cabotage national ou de grand cabotage international ; certains contrats d'avitaillement d'installations industrielles sensibles ou dont l'exploitation ne souffre aucune interruption ; les contrats concernant toutes les opérations faisant ressortir un besoin régulier de navires. Dans cette dernière catégorie, le cas le plus extrême et le plus achevé consiste pour les affrèteurs eux-mêmes à créer une flotte intégrée. Par exemple depuis peu, des flottes de brut sont contrôlées en permanence par les compagnies pétrolières internationales et destinées à ravitailler leurs raffineries propres en toutes circonstances. Ces flottes « intégrées » peuvent être ou la propriété des compagnies ou asservies à leurs besoins par des contrats leur cédant la totale disposition (exploitation/commerce) des navires considérés (type affrètement à temps par exemple).

Citons enfin les contrats militaires, avec l'exemple des time-charters américains pour l'US Navy ou l'US Army, ou encore de certains affrètements effectués par les marines anglo-saxonnes et mis en relief lors de la guerre des Malouines.

En France, nous connaissons l'exemple du pétrolier *Port-Vendres* ou des différents navires « supplys » affrétés par la Marine à Fish, les Abeilles, Surf, etc.

COLLER À LA DEMANDE

Enfin, malgré leur différence de nature, tous les armateurs se retrouvent dans la nécessité d'inclure dans leur politique les éléments de réponse aux questions qui conditionnent fondamentalement la pérennité de leur existence et qui sont essentiellement :

- les bouleversements éventuels du marché (par exemple obsolescence subite d'un type de navire pour des raisons techniques ou économiques ; ou encore inversions/modifications des flux de cargaisons pour des raisons conjoncturelles ou structurelles).
- les grandes tendances définissant la taille ou le type du navire, requis par l'évolution à moyen ou à long terme de l'économie internationale et/ou de la géopolitique.

De fait, toute recherche en définition d'investissement a pour objectif avant tout de « coller » aux besoins prévisibles de la demande à moyen et à long terme. L'élément « marché immédiat » (les bouleversements...) s'impose de la même façon à tous les armateurs, alors que l'élément long terme est plus important pour les armateurs traditionnels dont ni la mentalité ni le métier ne consistent à fonder leur avenir sur les « coups » à court terme. Tous les armateurs se rejoignent cependant dans le souci d'avoir à leur disposition — pour des raisons différentes mais réelles et justifiées — l'outil le mieux adapté à l'avenir prévisible.

C'est à l'évidence la condition *sine qua non* leur donnant les meilleures chances de dégager des résultats financiers satisfaisants.

LA CULTURE, L'ORGANISATION ET LES HOMMES

« La mer ne prend que les cités qui s'abandonnent »
Thierry Maulnier.

Il est important pour l'armateur d'avoir conscience de la nécessité d'étendre les limites de sa propre « culture », qu'il s'agisse de sa culture nationale, de sa culture professionnelle ou même de sa culture d'entreprise. Il ouvrira ainsi le plus largement possible son activité au vent du grand large. Mais il est tout aussi important pour lui de prendre garde à ne pas perdre son identité. L'histoire armatoriale, récente ou ancienne, est en effet pleine de naufrages dus à ce genre de vanité, ou encore à une forme pernicieuse de naïveté...

Il faut en particulier éviter le « péché contre l'esprit » que constituerait le reniement de sa culture originelle... et l'éviter d'abord au nom de l'efficacité ! Un exemple ? La culture de la plupart des armateurs européens dits « traditionnels » est assez claire ou devrait l'être : « religion », si ce n'est fanatisme, du respect de la parole donnée ; travail avec des équipages et des navires de bon standard ; comportement social, économique et financier, transparent et « raisonnable » ; reconnaissance de leur appartenance à des pays industrialisés offrant en général à leurs ressortissants une protection sociale complète et sophistiquée.

Or le simple énoncé de ces critères suggère immédiatement les difficultés auxquelles les armateurs européens, et singulièrement les Français, doivent faire face dans un monde où la concurrence est sans pitié. Par voie de conséquence, ils peuvent avoir des tentations pour maintenir leurs exploitations, menacées dans leur existence même par

les pays à bon niveau technologique mais à faible niveau de vie (en particulier les fameux quatre dragons asiatiques).

Mais si la nécessité de s'adapter existe, car le maintien d'une attitude rigide serait suicidaire (au moment où un cancer accéléré ronge déjà notre flotte nationale), cela ne signifie nullement que les armateurs nationaux doivent s'aligner sur la « complaisance » la plus sauvage pour s'en sortir. D'une part, y perdant leur âme, ils lâcheraient la proie pour l'ombre et détruiraient sans coup férir la cohésion (la « culture d'entreprise ») nécessaire de leurs équipes. Ils repousseraient l'échéance mortelle mais en garantiraient le caractère inéluctable (le maintien en France des seuls centres de décision ne serait pas un palliatif suffisant). D'autre part, ils n'auraient et n'ont aucune chance de réussir ! De fait l'armateur européen, ressortissant d'une nation industrielle, ne réussira jamais — sauf exception pas nécessairement glorieuse — à gérer, superviser, organiser toutes les finesses ou combines qui seules permettent à une certaine concurrence armatoriale internationale d'offrir des prix, objectivement de dumping mais les autorisant malgré tout — eux — à « faire du résultat » dans des conditions que réprouve la déontologie. Et l'on verrait d'ailleurs bien vite, mais trop tard, les affréteurs européens, dont certains réclament aujourd'hui les frets les plus bas du marché, regretter le bon temps où les marines marchandes européennes pouvaient encore les servir !

Comment ne pas mentionner enfin dans ces colonnes les aspects stratégiques, qu'ils soient militaires ou économiques, impliqués par le défi qu'est le maintien d'une flotte, nationale d'abord, européenne ensuite ? C'est aussi, à l'évidence, une part importante d'un débat de fond qui ne peut laisser aucun acteur national indifférent...

Face à cet enjeu global et extrêmement difficile, le devoir de l'armateur est avant tout de participer à l'élaboration de solutions qui ne peuvent plus attendre.

À l'extérieur de l'entreprise, cela consiste à collaborer activement, et souvent de façon ingrate, avec toutes les instances professionnelles, sociales, para-administratives ou politiques, susceptibles de « faire avancer les choses » aux échelons national et européen : examen des conditions de mises en place d'un éventuel pavillon européen à terme ; définition de solutions de sauvegarde immédiates permettant d'endiguer l'hémorragie ; discussion et mise au point de toutes tentatives tendant à améliorer la compétitivité de notre outil, voire à permettre certaines conquêtes internationales dès lors qu'elles n'impliquent de renoncer ni aux fondements de notre action, ni à nos préoccupations sociales sur les plans de l'emploi, du statut du marin... etc.

Ce sont en un mot tous les débats (qui supposent une forte charge de travail et d'analyse par les armateurs) avec les autorités de l'État et les partenaires sociaux. On peut citer les TAAF (Kerguelen), la simplification des réglementations, le régime d'expatriation, la budgétisation partielle des charges sociales, etc.

À l'intérieur de l'entreprise, l'élaboration des solutions passe par une nécessité qui est la clé de tout le reste : la circulation de l'information alliée à l'impérieuse nécessité du dialogue. Celui-ci sera fondé sur la clarté et parfois le simple courage, dans la définition des enjeux et des positions. C'est à la fois le plus évident des devoirs de l'armateur, en même temps que le plus difficile à réaliser d'une part dans la continuité, et d'autre part d'une manière qui soit effectivement utile et constructive pour l'entreprise.

LA COHÉSION PAR LE DIALOGUE

Faire circuler l'information est en effet une tâche difficile pour l'armateur, et c'est toujours, pour lui, courir à la fois une chance et un risque. C'est difficile parce que sédentaires et navigants sont par nature dispersés, chacun étant en outre accaparé par son travail. C'est courir une chance car si l'honnêteté est là, l'information doit permettre aux uns et aux autres de comprendre et de soutenir par son travail — à tout le moins — la politique de l'entreprise. C'est enfin courir un risque car cela peut être aussi l'occasion de donner prise sans cesse à la discussion négative, ou à ceux qui — par

désespoir ou pour des raisons non objectives — peuvent être tentés de « jouer » la politique du pire ou de s'arc-bouter sur des schémas anciens qui n'ont plus cours et sont le pire fléau potentiel de toute « entreprise ».

Cette « clé » de l'information et du dialogue doit être utilisée dans un but lui-même prioritaire — l'existence tacite mais évidente d'un vrai climat, voire d'un contrat de confiance. Il ne s'agit pas alors de « gommer » les situations conflictuelles qui sont inévitables car elles font partie de la vie. Il ne s'agit pas non plus de nier que des positions contradictoires peuvent ou doivent quelquefois être défendues par les uns ou les autres. Il ne s'agit pas enfin d'ignorer — à titre d'exemple — que les fonctions de représentation syndicale, ou de personnel, ou de direction peuvent par nature amener à des divergences d'appréciation. Il s'agit seulement de les accepter et de les faire accepter comme utiles à la vie sociale tout en admettant et faisant admettre qu'une équipe qui se bat doit aussi être un creuset commun. Un « armement civil » doit lui aussi être un lieu où chacun est de plus en plus conscient de la nécessité d'une vraie solidarité. La première de toutes les solidarités professionnelles s'exerce en fait, vis-à-vis de soi-même, des collègues, des clients, des familles... face aux défis de marchés dont il est clair, maintenant, qu'ils ne pardonnent pas la moindre faiblesse, et qu'ils s'inscrivent dans un contexte de guerre économique et commerciale.

Pour se donner la chance de maintenir et de développer cette cohésion, citée en lettres d'or dès le début de cet article, l'armateur dispose de moyens, classiques certes, mais dont il doit arriver à tirer le meilleur parti. Cela va de l'équipement de la salle d'opérations et d'affrètements de la flotte, jusqu'aux conseil d'administration et comité d'entreprise animés de la façon la plus ouverte possible. Mais cela peut prendre, en même temps que beaucoup de temps et d'énergie, des formes particulières et souvent simples. Un seul point commun est nécessaire : le souci constant de ne pas dévaloriser ou déresponsabiliser la hiérarchie, que ce soit à bord des navires ou au siège. Il faut que le message « passe » par elle ou « monte » et « remonte » par elle, et que chacun prenne et pèse ses responsabilités. L'armateur ne peut et ne doit être présent partout, mais la politique de l'armement doit être partout comprise. C'est le rôle éminent, collectif et individuel, des différents chefs de département au siège et des commandants, chefs mécaniciens et/ou chefs de service à bord des unités. Rien ne doit être négligé pour y arriver : réunions périodiques — et suffisamment approfondies — avec les commandants et chefs (réunions restreintes ou collectives) ; acceptation d'une politique contractuelle avec les syndicats à l'échelon national ; réunions hebdomadaires (ou plus) du comité de direction rassemblant direction générale et chefs de département ; visite au siège des responsables de bord quittant leur navire ou le rejoignant ; notes d'information aux équipages à commenter ou faire commenter par les capitaines ; appréciations claires et motivées du travail effectué ; information sur les initiatives sociales de l'entreprise, etc.

La vie de l'armateur, pas plus mais pas moins que celle des autres industriels soumis à l'aiguillon de la concurrence, est donc riche de défis, et par là même d'échecs mais aussi de satisfactions. Tous en France, doivent peu ou prou surmonter les mêmes obstacles, et très certainement tous s'efforcent de le faire dans le même esprit, même si certains pourraient ici et là nuancer un propos qui se veut tout sauf « donneur de leçons ». Et si d'aventure cette longue description peut paraître superfétatoire ou pécher par excès, que l'on veuille bien en excuser l'auteur qui s'est seulement laissé emporter par son élan et a à coeur de lui garder son authenticité. Pour lui, comme pour l'équipe Soflumar, il s'agit bien en effet du « vécu » de son métier, et non d'un catalogue qu'il s'est complu à « doré sur tranches ».

Une chose est sûre en tout cas, on ne peut être armateur sans passion...
