

L'ANGLETERRE ET LE SYSTEME  
 DES CONFERENCES MARITIMES (1875 - 1975)  
 (L'exemple de la "Homeward Straits Conference")

par M. MOUGENOT

Le système des conférences maritimes consiste à unifier les tarifs entre plusieurs compagnies de navigation sur des parcours précis et des types de chargement bien déterminés. "Les conférences soutiennent que, malgré l'accord sur les taux de fret, la concurrence entre compagnies membres reste ouverte, car l'appartenance à une conférence donne simplement aux compagnies le droit de rechercher des cargaisons ; elle ne produit pas de cargaisons." (1)

Destiné à lutter contre la concurrence des "tramps", le système des conférences cherche à obtenir la fi délité des chargeurs (shippers) en leur remettant une ristourne différée (deferred rebate) sur les frêts dont le prix a déjà été versé. Toute infidélité peut entraîner la perte de la ristourne. Une telle organisation qui a été mise en place par la Grande Bretagne à la fin du XIXème siècle est aujourd'hui mise en question par deux ouvrages récents consacrés à la marine britannique. Le premier (2), tout en reconnaissant le rôle bénéfique des conférences pour la formation des lignes régulières, accuse ce système d'écarter les effets bénéfiques

---

(1) Le système des conférences maritimes. Rapport du secrétariat de la Conférence des Nations Unies sur le Can. et le Dev. - Genève 1970 - page 5.

(2) S. G. Sturmev British Shipping and World Competition. University of London. The Athlone Press. 1962. Chap. XIII. Page 322 à 358.

que peut avoir la concurrence. Une masse importante de capitaux aurait été ainsi détournée d'entreprises plus rentables pour être consacrée au service des lignes où la marge des profits devait être très faible au cours des dernières années.

Le deuxième ouvrage, le rapport Rochdale (3), après avoir rendu hommage à certains aspects de la limitation de la concurrence, reconnaît que l'uniformité des tarifs ne favorise pas la recherche du rendement maximum qui se traduirait par des économies sur le taux des frêts.

Le débat sur les conférences maritimes reste donc ouvert. Une partie du débat actuel reprend les arguments d'une controverse qui s'est élevée dès la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, dès l'instauration de la première conférence réglant les frêts entre Calcutta et l'Europe Occidentale (1875). On en retrouverait les échos dans l'oeuvre de M. Hyde et de ses élèves (4). Ce sont les armateurs qui sont à l'origine du système des conférences. Pour reprendre une expression empruntée à l'Annual Trade Review du Journal de la Chambre de Commerce de Londres (Janvier 1908) "une irréconciliable différence d'opinion" oppose les armateurs aux marchands qui semblaient très bien s'accommoder du service des tramps, à un moment où les taux de frêt étaient particulièrement bas. La guerre des Boers n'avait entraîné qu'un redressement éphémère en 1900. Les premières années du XX<sup>ème</sup> siècle furent marquées par des taux très déprimés, (5) et c'est en 1907-1908 qu'ils

---

(3) Committee of Inquiry into shipping. Report Rochdale. London. H. M. S. O. 1970. Parag. 418.

(4) F. Hyde. Blue Funnel. Liverpool University Press. 1957. Du même auteur, Shipping Enterprise and Management. 1830-1939. Harrisons of Liverpool. Liverpool University Press. 1967.  
Sheila Marriner et Fr. Hyde. The Senior. John Samuel Swire (1825-1898). Liverpool University Press. 1967.

(5) Isserlis, L. "Tramp shipping Cargoes and Freight". Journal of the Royal Statistical Society. London. Mai 1938.

furent les plus bas. Or c'est pendant ces années que se réunit la Commission Royale sur les ententes maritimes (Royal commission on shipping Rings) dont les travaux furent publiés en 1909 (6).

Nous prendrons l'exemple de la Conférence réglant le prix des frêts entre les établissements des Détroits (Singapour, Penang) et l'Europe, car elle ne semble pas avoir beaucoup attiré l'attention des historiens jusqu'ici. Elle fut inaugurée en 1897 pour lutter contre l'effondrement des frêts sur le trajet Singapour - Europe, car il y avait plus de tonnage à transporter dans le sens Europe-Singapour, et pour ne pas revenir à vide, les armateurs consentaient volontiers des tarifs très bas, en travaillant à perte. (losing figures). Elle groupait les grandes compagnies britanniques comme la P et O, Ocean Steamship (Af. Holt), Glen Line, Ben Line, le Nord-Deutscher Lloyd de Brême, les Messageries Maritimes de France, la Nippon Yusen Kaisha du Japon, l'Est-Asiatique du Danemark, l'Autri-an Lloyd, le Rotterdam Lloyd etc...

La fidélité des affrêteurs (shippers) était renforcée par la pratique du "secret bonus" correspondant à une ristourne supplémentaire de 5 % qui s'ajoutait au "deferred rebate" de 10 %. Les armateurs de la "Homeward Straits Conference" s'étaient engagés à verser à un fonds commun 5 % des frêts lorsque le prix de ces derniers aurait atteint ou dépassé 25 shillings par tonne, en moyenne. L'année était divisée en deux semestres pour faire l'estimation et verser les 5 % (Fin juin et Fin décembre). Les sommes réunies devaient ensuite être distribuées aux clients des grandes compagnies de navigation, c'est-à-dire aux maisons d'Import-Export de Singapour et de Penang. La maison Boustead (7) de Singapour était responsable de la répartition entre les autres firmes .

---

(6) 2 : Volumes 47 et 48 des Parliamentary Papers de 1909.

(7) G. C. Allen et Audrey G. Donnithorne *Western Enterprise in Indonesia and Malaysia* Allen et Unwin Londres 1954, Page 55.

D'après les dépositions de Mr William M. Shelford (8), ancien président de la Chambre de Commerce de Singapour, 6 ou 7 firmes d'import-export toucheraient le "secret bonus" de 5 %. Or les frêts avaient augmenté de 33 % en moyenne en dix ans, de 1897 à 1907. Si les firmes semblaient peu nombreuses, c'est, qu'à elles seules, elles représentaient 60 % des affaires. Elles dominaient le cercle restreint (Inner Ring) des principaux bénéficiaires de la ristourne supplémentaire. Mais parmi ceux-ci on pouvait trouver des firmes étrangères comme la compagnie de l'Est-Asiatique qui était danoise, sans parler de maisons hollandaises.

Le caractère international du système de la Conférence pouvait heurter les partisans d'un certain nationalisme économique qui aurait voulu écarter les concurrents étrangers du commerce impérial. Mr Douglas William Lovell (9) qui avait passé dix-sept ans au service de la maison William Mc Kerrow était indigné à la pensée que, parmi les firmes touchant le "secret bonus", une est complètement étrangère et deux autres, à moitié étrangers. Ainsi, non seulement des bateaux étrangers bénéficiaient d'avantages dont étaient exclus des bateaux britanniques (les tramps), mais encore, "des firmes étrangères travaillant dans une colonie britannique étaient favorisées par rapport à des firmes britanniques". Comme plusieurs compagnies étrangères étaient associées aux compagnies britanniques, la pratique de l'"Optional bill of lading" fut introduite avec les conférences. Elle permettait de faire décharger les marchandises dans tous les ports européens pour le même prix ou des prix très voisins. Pasajes et Bilbao, Saint-Nazaire étaient ainsi traités comme les grands ports de la mer du Nord, sans augmentation des prix.

---

(8) R. C. S. R. Journée du 26 Novembre 1907. Paragraphe 12719.

(9) R. C. S. R. Journée du 26 Novembre 1907? Paragraphe 12917.

D'après ses adversaires, le système des conférences, a entraîné deux types de changements d'orientation du commerce (1) (diversion of trade).

a) Il s'agit de relations directes entre les ports des Indes néerlandaises (2) et l'Europe. Une partie du trafic de Singapour est ainsi passée à Macassar. La société de navigation hollandaise K. P. M. introduisit la pratique des connaissements directs avec l'Europe (through bills of lading).

b) Les ports américains et russes étaient des ports "hors-conférence" et les ports américains bénéficiaient de conditions de frêt très avantageuses.

Cette menace de réorientation du trafic mettait en cause l'activité du commerce d'entrepôt anglais. Pour l'étain en lingots, entre 1905 et 1914, la ré-exportation approche les trois-quarts des lingots importés. Dans les débats sur la conférence des Détroits-Europe, le grand armateur R. D. Holt est parfaitement conscient des liens entre les compagnies de lignes et l'organisation du marché des matières premières. L'étain vient à Londres "to be marketed", c'est-à-dire pour être vendu à son prix ; mais comment connaître son prix en dehors de Londres ? D'après R. D. Holt, "les pays étrangers doivent avoir intérêt à transiter par les ports anglais". C'est pourquoi, il est favorable à des frêts assez bas entre Londres et les lieux d'utilisation, alors que les frêts Malaisie-Angleterre seraient beaucoup plus élevés.

Il imagine aussi une deuxième solution : les frêts pour Londres seraient moyens, le frêt pour New-York serait plus cher et correspondrait à un supplément. Dans les deux cas, la fixation du tarif du transport dépend de considérations tout à fait étrangères aux frais de navigation proprement dits. C'est exactement ce qui heurtait les chargeurs (shippers) qui trouvaient à bon marché des tramps qui reve-

---

(1) Royal Com. on Sh. R. - Appendice X, vol. 47 p. 83 et sq. d'après la déposition de W. Shelford du 26/11/1907. Parag. : 12582.

(2) de Boer M. G., and Westermann. Un demi-siècle de marine marchande 1891 - 1941. Amsterdam 1941 p. 224.

naient de Chine avec des cargaisons à compléter. Le résultat devait être "la diminution du rôle du tonnage britannique" puisque les tramps s'arrêtaient de moins en moins à Singapour alors que des compagnies étrangères comme le Norddeutscher Lloyd de Brême avait doublé le nombre de ses cargos, tout en augmentant leur tonnage. (3)

Le tableau suivant en apporte la preuve :

Trafic Maritime au départ de Singapour et de Penang

avant et après l'inauguration de la "Straits Homeward Conference"  
(1897)

	1896		1901	
	<u>Nombre</u>	<u>Tonnage</u>	<u>Nombre</u>	<u>Tonnage</u>
au départ de Singapour	4.554	3.993.605	4.924	5.453.999
de Penang	2.678	1.846.087	2.460	2.388.696
Part de la Grande Bretagne et de l'Allemagne.				
Dép. de Singapour	1896		1901	
Bat. Anglais	2.967	2.630.472	2.448	2.819.583
Allemands	322	484.447	525	926.832
Dép. de Penang				
Anglais	2.313	1.442.219	2.034	1.579.299
Allemands	85	142.668	192	463.966

L'essor du rôle des lignes allemandes est dû en partie à la mise sur pied d'un ensemble de lignes secondaires jouant le rôle de "feeders" apportant les marchandises aux lignes principales. (4)

(3) Déposition de Sir Walter Egerton R. C. S. R. vol. 47 p. 106

(4) Déposition de M. Lovell, un des directeurs de la maison Guthrie (26 nov. 1907).  
Paragraphe 12917.

Dès avant la fin de la première guerre mondiale, les utilisateurs, c'est-à-dire les affrêteurs (5) condamnèrent le système des conférences qui "tendait à écarter la concurrence des tramps, à empêcher la formation de nouvelles lignes, à maintenir des taux de frêt élevés et à favoriser les ententes avec les lignes étrangères aux dépens des intérêts britanniques qui n'étaient pas représentés dans les conférences". En 1923, la commission Impériale sur la navigation évoquait la possibilité d'un système différent de celui des ristournes, "the agreement system" (6) : les affrêteurs (shippers) s'engageaient à maintenir fidèlement leur clientèle aux armateurs. Ceux-ci, en échange leur feraient payer le frêt "net" sans possibilité de ristourne.

La notion d'engagement, de lien (tie) était maintenue, et les armateurs ne donneraient plus l'impression de garder indûment des sommes confiées par les affrêteurs. Mais les armateurs continuèrent à marquer leur préférence pour le "rebate system" (7), car dans le système du contrat, la charge de la preuve, en cas d'infidélité de l'affrêteur, revenait à l'armateur alors que tous les documents étaient entre les mains de l'affrêteur.

Au moment de la crise qui entraîna un effondrement des frêts, malgré une réduction très sensible des tarifs, la part de la Grande Bretagne dans les conférences qui concernaient les ports américains fut restreinte par une politique américaine de subvention systématique bien définie par le Merchant Marine Act de 1936. (8) Sur 31 lignes, l'Etat fédéral versait aux compagnies la différence entre les frais d'exploitation au taux mondial et au taux américain, afin de maintenir la "parité".

C'était la première politique navale, systématiquement inspirée par le nationalisme économique. La leçon ne devait pas être perdue après la deuxième

---

(5) The Economist, 5 janvier 1918. Manifeste du Conseil de l'Association des Chambres de Commerce.

(6) Impérial Commission on Shipping. 1923. Parag. 44 p. 272-273.

(7) Chamber of Shipping of the U. K. 28 juillet 1922.

(8) Mac-Graw Hill - New-York 1954. pages 85 et sq.

Depuis 1945, le système des conférences a fait l'objet de nombreuses analyses, notamment aux Etats-Unis. (9). Il semble en grande partie condamné à la suite de l'évolution technique et de l'évolution politique du monde contemporain. Les cargaisons disparates, constituées par un véritable échantillonnage de produits (ainsi qu'on peut le voir dans les analyses de cargaisons publiées par le Lloyd Anversois avant 1914) ont fait place aux trafics homogènes (pétrole, minerais de fer, gaz naturel). C'est le triomphe de l'affrètement sur plusieurs années. (time charter) .

Ce système avait pris son essor en Norvège vers 1875-1880. Il était donc contemporain du système des conférences. Il était utilisé au début pour le ravitaillement en fruits méditerranéens ou antillais. (10). C'était le "tids be frakting" opposé au "turbefrakting" où le capitaine devait aller de port en port en quête d'un frêt éventuel. Or pétroliers et minéraliers ont assuré le triomphe du "time charter".

La montée des pays neufs depuis 1945 s'est traduite par des clauses restrictives dans les traités de commerce, réservant le trafic aux flottes nationales des pays concernés. (Exemple : Argentine, Brésil, Chili) (11).

La même évolution est sensible en Afrique, en Asie ; de grandes sociétés comme la Péninsulaire et Orientale, directement intéressées à la rentabilité (12) du trafic de ligne, sont obligées de constater que "Dans de nombreux pays, les gouvernements et les chargeurs (shippers) ont de plus en plus tendance à considérer le

---

(9) Daniel Marx Jr. International shipping cartels Princeton 1953.  
et du même auteur : Régulations of international Liner Shipping dans "The Journal of Industrial Economics" Novembre 1967.

(10) Kaare Petersen. Norsk Dampskibs Fart. Edition Brun. Oslo 1949.

(11) 78ème session de la chambre de Commerce Internationale. Février 1953.

(12) P. et O. Annual Report and Accounts 1965. page 12.

trafic marchand international comme un service public qui devrait être réglé selon les critères mal définis "de l'intérêt public". Les tarifs, en dehors de toute notion de rentabilité, devraient être fixés à un taux très bas pour leur permettre d'étendre leur commerce et d'économiser les dépenses en devises étrangères. "

Enfin, la containerisation des cargaisons a porté le coup de grâce au système des conférences puisqu'il a conduit à la généralisation des tarifs de centres de groupage à centres de groupage, qui peuvent être loin des ports. Les tarifs sont unifiés, puisque le transporteur ne connaît plus que les containers et comme les bateaux, construits spécialement pour ce trafic sont généralement identiques sur une même ligne, on assiste à la disparition des phénomènes de différences de rentabilité qui pouvait assurer les profits de certaines compagnies par rapport à d'autres, à l'origine du système des conférences. Les observateurs qualifiés estiment que cent ans après la première conférence, le système ne survivra que pour des trafics mineurs (Amérique Centrale, Golfe Persique). Les grandes compagnies de lignes P.O. Ben Line etc. . . , tendent alors de plus en plus à organiser des services de pétroliers, de minéraliers, de porte-containers qui s'affirment comme les activités les plus rentables de leur entreprise.

---