

Académie royale des Sciences d'Outre-Mer
Classe des Sciences Techniques, N.S., XVIII-2, Bruxelles, 1977

L'expansion belge outre-mer
et la Compagnie Maritime Belge

PAR

André LEDERER

Ingénieur civil
Directeur honoraire de l'OTRACO
Professeur à l'U.C.L.
Membre de l'Académie

300 F

Koninklijke Academie voor Overzeese Wetenschappen
Klasse voor Technische Wetenschappen, N.R., XVIII-2, Brussel, 1977

Académie royale des Sciences d'Outre-Mer
Classe des Sciences Techniques, N.S., XVIII-2, Bruxelles, 1977

L'expansion belge outre-mer
et la Compagnie Maritime Belge

PAR

André LEDERER

Ingénieur civil
Directeur honoraire de l'OTRACO
Professeur à l'U.C.L.
Membre de l'Académie

Koninklijke Academie voor Overzeese Wetenschappen
Klasse voor Technische Wetenschappen, N.R., XVIII-2, Brussel, 1977

Mémoire présenté à la Séance du 28 janvier 1977

D/1977/0149/3

RÉSUMÉ

Dans ce mémoire, l'auteur rappelle la misère de la marine marchande belge au moment où Léopold II s'engageait dans l'aventure du Congo. Le Souverain devait recourir, pour les transports, à des navires étrangers; la C.B.M.C. qui ne desservait que la ligne du Congo, devint progressivement belge.

Après la première guerre mondiale, elle fusionna avec le Lloyd Royal Belge pour devenir la Compagnie Maritime Belge, qui devenait un armement à vocation mondiale. Dans la suite, en 1960, elle absorba l'armement Deppe et étendit ses services à tous les genres de cargos en s'adaptant aux techniques nouvelles de transport maritime.

SAMENVATTING

In deze verhandeling herinnert de auteur aan de ellendige toestand van de Belgische handelsvloot op het ogenblik dat Leopold II het Congo-avontuur aanvatte. De vorst moest, voor het vervoer, beroep doen op vreemde schepen. In een eerste fase werd een scheepsuitrusting uitgebouwd met buitenlandse firma's; de C.B.M.C., die enkel de vaart op Congo verzekerde, werd geleidelijk aan Belgisch.

Na de eerste wereldoorlog kwam een fusie tot stand met de « Lloyd Royal Belge », waardoor de « Compagnie Maritime Belge » ontstond, die bedoeld was voor alle wereldlijnen. Vervolgens, in 1960, slorpte ze de rederij Deppe op en breidde zij haar diensten uit tot alle soorten cargo's, zich aanpassend bij de nieuwe technieken van zeevervoer.

1. INTRODUCTION

Nous avons été les premiers sur le continent à construire des chemins de fer; sachons les prolonger par des lignes de navigation. Puissent les Belges s'intéresser enfin à l'industrie si importante des transports sur mer.

LÉOPOLD II

On sait que les bouches de l'Escaut furent, au cours des XVI^e et XVII^e siècles, l'objet de litiges entre le Nord et le Sud, entre les Pays-Bas espagnols et les Pays-Bas indépendants. En 1648, pour mettre fin, espéraient-ils, aux différends soulevés par les parties en cause, les Hollandais imposèrent, par le traité de Munster, la fermeture de l'Escaut à la navigation.

Pour Anvers et les Provinces Méridionales, c'était l'étranglement économique et commercial; cependant pareille injustice ne pouvait durer éternellement.

Napoléon y mit fin en créant le royaume de Hollande qui supprimait la frontière avec les territoires qui deviendraient ultérieurement la Belgique; ce nouveau royaume était annexé à la France.

Napoléon décidait également de faire d'Anvers un port qui serait « un pistolet braqué sur le cœur de l'Angleterre »; en effet, il avait décidé le blocus de la Grande-Bretagne, et Anvers en était le port le plus proche parmi les Villes de la Hanse.

Désormais, Anvers pouvait prendre un essor prodigieux. L'écluse et le bassin Napoléon, toujours en service, furent créés à cette époque; grâce à l'écluse d'entrée, les bateaux qui s'abritaient dans le bassin étaient soustraits à l'influence des marées pendant les opérations de chargement et de déchargement. Ceci constituait un progrès considérable, car les « werf » étaient situés le long des berges de l'Escaut et les navires qui y accostaient connaissaient les difficultés inhérentes à une marée d'une amplitude normale de l'ordre de quatre mètres qui, lors d'une tempête

de plusieurs jours avec vent de direction nord-ouest, pouvait dépasser les sept mètres.

Après la défaite de Napoléon à Waterloo en 1815, l'Escaut tombait à nouveau sous la coupe des Hollandais. Lors de l'indépendance de la Belgique en 1830, les Hollandais tenaient toujours l'embouchure du fleuve et imposèrent un péage aux navires qui remontaient son cours jusqu'à Anvers. Aussi, les hommes d'affaires néerlandais ne protestèrent que mollement devant la non-application stricte du traité de Munster, car ils étranglaient encore toujours la concurrence.

Bien plus, alors que la Belgique avait été reconnue indépendante, les bateaux de la Marine Royale ne pouvaient remonter l'Escaut sous équipage militaire. Ceux-ci devaient descendre à Ostende et rallier Anvers par route terrestre, tandis que les unités militaires y étaient conduites par un équipage composé de civils uniquement, les Hollandais ne reconnaissant pas le pavillon belge, du moins jusqu'en 1839.

2. LE DEVELOPPEMENT DU PORT D'ANVERS

Malgré ces contraintes, le port d'Anvers se développait et, sous le règne de Léopold I^{er}, la Métropole inaugurait en 1859 l'écluse de Kattendyk. Lambermont, diplomate habile, réussit à mener à bien les négociations qui aboutirent, en 1863, au rachat du droit de péage et à l'affranchissement de l'Escaut.

Désormais le port d'Anvers pouvait regarder l'avenir avec optimisme.

La prodigieuse expansion industrielle de la Belgique, sous la conduite éclairée de ses Souverains, assura, au port national et à sa population, une grande prospérité.

Des quais de trois kilomètres et demi de long furent érigés de 1882 à 1885. Ils s'étendaient, vers l'aval, jusqu'à l'écluse nouvelle de Kattendyk et, vers l'amont, jusqu'à six cents mètres en amont de l'écluse de la Battellerie; ces constructions, gigantesques pour l'époque, avaient conduit au sacrifice des vieux « werf » établis de part et d'autre au pied du « Steen ».

De nouveaux bassins étaient créés à l'abri des écluses; ils portaient les noms évocateurs de Bonaparte, Willemsdok, Katten-

dykdok, Houtdok, Kempischdok, Asiadok, Lefèvredok et Amerikadok.

Pour réparer les bateaux de plus en plus nombreux qui fréquentaient la Métropole, cinq cales sèches avaient été construites, débouchant dans le Kattendykdok.

Généralement, on sait que le premier chemin de fer du continent européen reliait Malines à Bruxelles. En fait, il s'agissait d'une concession faite aux Bruxellois, car cette liaison n'avait pas été prévue dans le projet initial. Léopold I^{er}, ses ministres et ses ingénieurs avaient été les premiers à concevoir ce nouveau mode de transport comme un moyen de développement économique et industriel d'un pays et d'étendre l'hinterland du port maritime national.

Le but poursuivi consistait à relier le bassin du Rhin au port d'Anvers, en dessinant le tracé suffisamment au sud pour éviter de passer en territoire hollandais, afin d'être à l'abri de difficultés suscitées par les voisins dont on venait de se séparer.

Le réseau ferré belge, qui s'étendit rapidement à travers la Wallonie et les Flandres, constitua également un facteur important du développement du port et il convient de louer la justesse des vues et l'audace des dirigeants du pays au sortir de la révolution de 1830.

Dès 1895, les bassins du port d'Anvers couvraient une superficie de soixante-dix hectares et les quais d'accostage se développaient sur dix-huit kilomètres de longueur.

Anvers n'était plus uniquement un port belge; il devenait un des ports les plus importants de l'Europe Occidentale et ses entrepôts abritaient des marchandises des pays les plus divers, tant à l'importation qu'à l'exportation.

En 1895, il avait été fréquenté par 4 710 navires de mer jaugeant près de cinq millions de tonnes nettes.

3. L'EXPANSION BELGE OUTRE-MER DE L'INDEPENDANCE A L'AVENTURE DU CONGO

Lorsque la Belgique conquiert son indépendance en 1830, les difficultés que créaient les Hollandais n'étaient pas encore résolues. D'abord, il fallut faire appel aux Français en 1832 pour

chasser les Hollandais d'Anvers. En outre, les bouches de l'Escaut étaient toujours sous la maîtrise des Hollandais qui détenaient encore les deux rives, empêchant ainsi tout trafic vers Anvers. En 1831, la Belgique connaissait une crise aiguë à cause des entraves mises à son commerce extérieur.

A la perte du marché des colonies hollandaises s'ajoutait l'impossibilité de continuer, avec l'Allemagne, le transit par la voie du Rhin. Afin d'attirer à nouveau le trafic international, le droit de péage prélevé au passage par les Hollandais était supporté, en fin de compte, par la Belgique qui dédommageait les pays étrangers, du moins jusqu'en 1863.

Léopold I^{er} était très soucieux de procurer des débouchés aux produits de l'industrie belge. Comme les budgets pour la Marine Royale étaient chichement mesurés par les Parlementaires belges qui n'épousaient pas les vues du Roi, les officiers furent autorisés par le Souverain à accomplir du service sur les navires de commerce appartenant à des armateurs privés belges.

Ainsi, un courant de trafic était amorcé vers les Indes néerlandaises, vers la côte ouest de l'Afrique, vers l'Amérique du Sud, vers les Etats-Unis et en Méditerranée.

Cependant, il était encore bien faible. Les marchandises emportées consistaient principalement en clous et en verre à vitre et puis du quasi-ballast, telles les tuiles, par exemple, afin de lester convenablement le navire.

Les industriels et les hommes d'affaire belges manquaient d'audace et hésitaient à confier aux armateurs des marchandises de valeur qui eussent pu s'écouler plus facilement dans les pays lointains. Ceci ne facilitait pas la tâche des officiers de la Marine Royale qui devaient accomplir des démarches fastidieuses pour écouler, sans perte, la cargaison qui leur avait été confiée.

Au point de vue commercial, ce courant d'affaires était possible parce que les armateurs n'avaient pas à payer les officiers de la Marine Royale qui étaient à charge des finances publiques.

Léopold I^{er}, qui se trouvait à la tête d'un Etat où les budgets étaient exagérément réduits, tira parti de cette situation en se servant des officiers de la Marine Royale comme agents de renseignements pour obtenir de nombreuses informations d'ordre politique et commercial sur les pays visités.

Le Souverain, à la recherche de nouveaux débouchés pour les produits de l'industrie, avait toujours désiré acquérir, pour la Belgique, des Provinces extérieures, mais le pays était peu disposé à se prêter à l'effort financier indispensable pour faire réussir un tel projet.

Une tentative de colonisation à Santo Thomas de Guatémala se termina par un désastre. En dépit des rapports défavorables dressés par les officiers de la Marine Royale, des esprits aventureux financèrent l'entreprise; elle fut décapitée avant d'être sur place par la mort de l'ingénieur Simons, créateur du chemin de fer belge, qu'on avait placé à la tête de l'entreprise. Cet ingénieur, trop âgé et découragé par les intrigues de certains dont il avait été la victime, mourut en mer.

Malgré les conseils de prudence, à partir de 1843, la propagande réussit à enrôler environ 850 colons belges pour la Compagnie de Colonisation. Un grand nombre d'entre eux moururent et, en 1847, un bateau fut dépêché pour en rapatrier une partie. Les autres furent abandonnés à leur sort.

La tentative de colonisation avait échoué par suite du mauvais choix de l'emplacement, de l'insuffisance des chefs qui avaient succédé à Simons et du manque de marine pour approvisionner et entretenir des relations assez fréquentes entre la Métropole et la Colonie.

Une autre tentative plus modeste au Rio Nunez, à la côte de l'Afrique Occidentale, fut entreprise en 1848. Un accord avait été conclu entre le commandant Van Haverbeke et le roi Lamina qui cédait en toute souveraineté ses territoires au Roi des Belges. Cet arrangement, qui prévoyait un versement annuel de cinq mille francs au roi Lamina, avait été agréé et honoré par Léopold I^{er} mais, en 1853, les Chambres refusèrent d'enterrer cet accord. Malgré les résultats satisfaisants enregistrés dans cette région, le traité fut dénoncé et les comptoirs belges y furent abandonnés.

D'autres essais de moindre envergure furent également voués à l'échec par suite de la capacité insuffisante de la flotte marchande belge et de la Marine Royale.

Un autre incident avait également indisposé les Parlementaires envers la marine belge. En août 1841, la Belgique avait

acquis un navire important, la « British Queen », qui devait assurer la liaison Anvers-New York. Mais ce navire acheté d'occasion ne répondit pas aux espérances des promoteurs. Son état laissait à désirer et son exploitation s'avérait onéreuse. Après une traversée dans une mer démontée, les réparations se révélèrent si importantes qu'on décida sa démolition en 1843.

En fait, le directeur général de la Marine de l'époque était un incapable qui ne poursuivait que des ambitions personnelles, sans se soucier des intérêts du pays et de ses subordonnés.

Cet ensemble d'événements conduisit les Chambres à supprimer tout crédit à la Marine Royale à partir de 1862, malgré les interventions remarquables de Brialmont en faveur de son maintien.

Alors qu'en 1863, Lambermont avait réussi à négocier avec les Hollandais la suppression du péage sur le fleuve, la Marine Royale était désarmée et les officiers versés dans des services civils, les uns étant affectés aux malles Ostende-Douvres, les autres aux services des ports.

Cette situation créait un grave préjudice à la Marine marchande et à la flotte de pêche, car pas mal de marins du commerce étaient issus autrefois de la Marine Royale. La guerre Franco-Allemande de 1870 constitua une alerte de courte durée. Un bateau de commerce servait de garde-pêche et d'école de mous-es; il ne pouvait être armé d'aucun canon et, seuls, vingt fusils Albin constituaient tout son armement.

La flotte marchande belge, manquant de marins, devenait squelettique au moment où le roi Léopold II convoquait, en 1876, à Bruxelles, la Conférence Géographique et s'appêtait à lancer des explorations vers l'Afrique Centrale. Il avait suivi attentivement les leçons de son père et allait passer à leur réalisation, en dépit de l'indifférence des politiciens et de l'apathie des hommes d'affaires.

4. L'EXPANSION MARITIME BELGE JUSQU'EN 1895

L'avocat général de Ryckere écrit: « Ce fut une erreur et aussi une grande faute dont les effets ne tardèrent pas à se faire sentir. Le pavillon belge disparut des mers à l'heure précise où

l'intérêt et la dignité du pays exigeaient impérieusement sa présence. »

Avec la suppression de la Marine Royale, on tarissait la source dont étaient sortis de nombreux officiers rompus au métier de la mer. Sans la maistrance, il n'était plus guère possible de former des marins de valeur.

Autre grave conséquence: la flotte marchande allait également en s'étiolant. Or, il est bien connu que le commerce suit le pavillon national. Alors que la maison royale et des hommes avisés s'efforçaient de développer le commerce et l'industrie belges pour augmenter la prospérité du pays, les Chambres n'accordaient pas les crédits nécessaires pour assurer le succès de la politique royale. Les gouvernements eux-mêmes ne semblaient rien comprendre aux affaires maritimes.

Le pays ne disposait pas de marine pour la défense de l'Escaut et le garde-côte non armé de canon, seule unité existant pour défendre les bateaux de pêche, se trouvait dans la situation ridicule de ne pouvoir répondre aux salves des navires étrangers similaires qui le saluaient.

En 1882, lors des troubles fort graves qui survinrent en Egypte à la suite de la révolte du Mahdi, des incidents violents avaient éclaté à Alexandrie. Les différents pays avaient envoyé en Méditerranée des bâtiments de guerre pour protéger et, au besoin, évacuer leurs ressortissants. Les Belges, pourtant particulièrement nombreux, furent abandonnés à leur sort; le pays n'avait plus le moyen de détacher un navire armé dans cette région.

Le gouvernement fit savoir qu'il avait appris que la Hollande, devant la gravité de la situation, avait envoyé un bâtiment pour recueillir les Hollandais désireux de quitter l'Egypte. Le Ministre des Affaires Etrangères avait été chargé de demander qu'on accepte également sur ce navire les Belges, au même titre que les Hollandais, ce qui avait été d'ailleurs accordé.

Quelle humiliation pour la Belgique au moment où des Belges fondaient des établissements commerciaux au Congo et où une société venait d'envoyer, au Niger et au Bénoué, un bateau chargé de marchandises qui pouvaient être pillées si elles étaient abandonnées sans aucun moyen de défense.

En 1861, la marine marchande belge comptait plus de 72 navires marchands; en 1872, il n'y en avait plus que 60, dont 48 à voiles et 12 à vapeur. En 1897, la situation était restée très semblable puisque la flotte marchande comptait 61 unités, dont 5 à voiles et 56 à vapeur.

Le manque de marins se faisait sentir au point qu'on manquait de bras pour le service des chalutiers à la côte. La pénurie de navires était telle que la plupart des transports pour les expéditions dirigées pour compte du Comité d'Etudes, de l'Association Internationale Africaine et, ensuite, de l'Etat Indépendant du Congo se faisaient sur des navires anglais ou allemands.

Cependant, des esprits éclairés faisaient entendre leurs voix et cherchaient à intéresser les Chambres aux affaires maritimes, afin de sauver le commerce et l'industrie de la Belgique, frappés à mort; il fallait absolument les libérer de l'emprise étrangère sur le fret.

L'idée d'un puissant armement belge commençait à faire son chemin. Le courant d'affaires né de l'entreprise royale au Congo n'y était pas étranger.

Les voyages des premiers agents du Comité d'Etudes se faisaient par Liverpool et duraient environ 60 jours jusqu'à Banana. Dans la suite, les agents voyageaient de préférence par une ligne portugaise, tandis que les marchandises étaient expédiées, le plus souvent, par la ligne anglaise jusqu'à Banana.

Enfin, en 1886, la Maison Walford créa la Compagnie Gantoise de Navigation qui mit en service trois vapeurs sur la ligne du Congo: le « Brabo », de 1 650 tonnes, qui remonta le premier le Congo jusqu'à Boma, où il arriva le 16 septembre 1886 sous la conduite du capitaine Jean Husson, le « Vlaanderen », de 1 675 tonnes et le « Lys », de 1 650 tonnes.

Mais cette compagnie n'était pas viable à cause de l'insuffisance du tonnage à transporter au retour du Congo. De plus, la concurrence anglaise offrait des services à horaire régulier, si bien que, de 1888 à 1894, tout le trafic entre le Congo et la Belgique fut transporté par des unités anglaises, allemandes, portugaises et hollandaises.

5. LA NAISSANCE DE LA COMPAGNIE BELGE MARITIME DU CONGO

L'Etat Indépendant du Congo et quelques sociétés commerciales avaient traité, en 1891, un accord pour assurer des transports réguliers entre Anvers et le Congo. Un syndicat composé de l'African Steamship Cy, de la British and African Steam Navigation Cy, toutes deux de Liverpool, et de la Woermann Linie, de Hambourg, organisait un départ d'Anvers vers Matadi le 6 de chaque mois, avec une durée garantie de 25 jours à l'aller et de 30 jours au retour.

Léopold II, soucieux d'obtenir des appuis étrangers dans les affaires du Congo, fonda le 21 janvier 1895, avec le groupe allemand, la Société Maritime du Congo et, le 24 janvier de la même année, avec le groupe anglais, la Compagnie Belge Maritime du Congo, C.B.M.C. Le siège de cette deuxième compagnie était situé à Anvers; le conseil d'administration se composait d'Anglais, dont sir Francis de Winton, premier Gouverneur Général de l'Etat Indépendant, et de Belges; Charles Liebrechts, Secrétaire Général du département de l'intérieur de l'Etat Indépendant, en fut nommé Commissaire du Gouvernement.

Le fondé de pouvoir à Anvers était J.P. Best, un armateur anglais installé dans la Métropole; Alfred L. Jones, de l'Elder-Dempster, en dirigeait l'exploitation. Ainsi, bien que l'armement fut sous pavillon belge, sa haute gestion demeurait en Angleterre.

Alfred L. Jones était un homme très entreprenant, possédant une expérience consommée des affaires maritimes. Léopold II, qui l'appréciait à sa juste valeur, avait acquis le concours de l'homme susceptible de faire traverser au nouvel armement, avec succès, les vicissitudes inhérentes à toute entreprise qui naissait dans des conditions difficiles.

A ses débuts, la compagnie avait reçu en apport des Anglais deux navires, le s/s « Coomasie » et le s/s « Léopoldville ». Ce dernier, d'une capacité de 2 500 t et aménagé pour le transport de 90 passagers de première et de 60 de seconde classe, convenait particulièrement bien pour la ligne du Congo. Pour son premier voyage, il avait quitté Anvers le 6 mai 1895 et avait rallié Matadi en vingt jours. C'était un succès!

Dès le 13 juin 1896, une augmentation de capital permit d'acquérir le s/s « Albertville » de 3 953 t et, ultérieurement, un nouveau s/s « Léopoldville » de 3 963 t, en remplacement du premier navire du même nom.

Cependant, comme les conventions entre l'Etat Indépendant et l'African Steamship Cy venaient à expiration, un accord unique fut conclu entre l'Etat, la C.B.M.C. et la Société Maritime du Congo. Un départ mensuel d'Anvers à date fixe était garanti et le voyage ne pouvait excéder 19 jours à l'aller, 21 jours au retour.

Au début, deux navires du type « Albertville » et le s/s « Edouard Bohlen » étaient affectés à la ligne. Un an et demi plus tard, ce dernier vapeur fut remplacé par une troisième unité du type « Albertville ».

L'Etat Indépendant s'engageait vis-à-vis des deux armements à leur confier la totalité du transport de ses marchandises et au moins 90 % de ses passagers partant d'Anvers.

A l'origine, presque tout le cadre des officiers était étranger; l'accord imposait qu'il comprenne immédiatement un officier belge et, dans un délai de deux ans, la moitié des officiers devaient être belges. Il fallut cependant attendre jusqu'en 1908 pour qu'un Belge reçut le commandement d'un navire de la ligne du Congo.

Léopold II, grâce à sa clairvoyance et à son savoir faire, réussit à redresser la situation précaire dans laquelle les marins belges avaient été placés à cause de l'étroitesse de vue des politiciens belges du milieu du XIX^e siècle.

Le Congo connaissait un grand essor grâce à la Compagnie du Congo pour le Commerce et l'Industrie (C.C.C.I.) et à ses filiales. Une de celles-ci, la Compagnie du Chemin de fer du Congo (C.C.F.C.), achevait le 16 mars 1898 la construction de la voie reliant Matadi à Léopoldville. Son inauguration officielle eut lieu le 1^{er} juillet 1898 et, à cette occasion, un nouveau paquebot mixte de 3 805 t, le s/s « Albertville II », avait été mis en ligne pour acheminer au Congo le lieutenant-colonel Thys, directeur général du C.C.F.C., et ses invités.

Le 12 octobre 1898, dans un discours tenu à Anvers, Léopold II s'exprimait comme suit: « Nous avons été les premiers sur le continent à construire des chemins de fer; sachons les pro-

longer par des lignes de navigation. Puissent les Belges s'intéresser enfin à l'industrie si importante des transports sur mer.»

Dès ses débuts, la C.B.M.C. eut pour souci de renouveler fréquemment ses unités; elle les revendait après quelques années et acquérait du matériel neuf. Ainsi, sa flotte était toujours à la pointe du progrès, tout en étant adaptée aux exigences de la navigation tropicale.

Comme les affaires du Congo devenaient florissantes, le tonnage des nouvelles unités allait en croissant; de 3 805 t en 1898, il passait à 6 327 t en 1908. Matadi et Boma étaient les seuls ports d'Afrique équatoriale où les marchandises pouvaient être transbordées directement du navire sur les wagons, et vice-versa. Matadi était devenu le port le mieux équipé de la côte occidentale d'Afrique.

Diverses sociétés virent le jour à cette époque; citons notamment en 1906, l'Union Minière du Haut-Katanga, la Forminière, la Régie des Mines d'Or de Kilo-Moto et la Compagnie du Chemin de fer du Katanga.

Le 1^{er} juillet 1908, l'Etat Indépendant devint le Congo belge; de 1887 à 1908, la valeur des importations était passée de 7 millions à 80 millions et celle des exportations de 10 millions à 35 millions de francs.

Grâce à une gestion avisée, les deux armements, constitués au départ de capitaux réduits, purent accroître leur fonds social et leur capacité de transport.

En 1908, la Société Maritime du Congo entrait en liquidation et, seule, la C.B.M.C. demeurait, cependant sans privilège ni monopole.

6. LA PERIODE 1911-1930

La C.B.M.C. allait connaître une profonde transformation. Le colonel Thys était président de la Banque d'Outre-Mer, fondée en 1899 en vue de développer le commerce et l'industrie belges d'exportation. Elle était engagée dans les principales entreprises coloniales et très intéressée à la reprise de la C.B.M.C.

Lors d'une assemblée extraordinaire tenue le 5 mai 1911, à la suite de tractations qui s'étaient échelonnées pendant une année

avec les principaux intéressés, la C.B.M.C. passait sous contrôle belge, sans toutefois exclure les participations étrangères.

Après avoir arrêté les modifications des statuts, le conseil décida l'émission d'obligations à concurrence de cinq millions de francs. Dans le nouveau conseil, on relève les noms de quelques Belges qui s'étaient illustrés par leur action dynamique outre-mer, tels E. Francqui, J. Jadot, H. Lebœuf et A. Thys.

Une autre modification était survenue dès le 1^{er} février 1911. L'Agence Maritime Walford avait succédé à la firme J.P. Best pour la gestion des intérêts de la C.B.M.C. à Anvers.

Poursuivant la politique antérieure, la flotte fut remaniée. « L'Albertville II » fut remplacé par le s/s « Elisabethville », de 7 017 t, qui inaugura le service belge le 4 février 1911. Deux autres paquebots mixtes, le s/s « Anversville II » de 8 400 t, et le s/s « Albertville IV », de 7 745 t, entrèrent en ligne respectivement en août 1912 et en janvier 1913.

Avec cette dernière unité, la compagnie inaugurait une nouvelle politique. Jusqu'alors, tous les navires de la ligne du Congo avaient été construits en Grande-Bretagne; le s/s « Albertville IV » sortait, le premier d'une longue série, des chantiers navals John Cockerill, à Hoboken. Si la Belgique possédait des armateurs et des marins de valeur, la preuve était faite qu'elle comptait également des ingénieurs navals capables de rivaliser avec ceux des grands chantiers étrangers.

Notons en passant que la C.B.M.C. fut un des premiers armements au monde à équiper tous ses navires de la télégraphie sans fil, bien avant toute obligation légale.

La C.B.M.C. acquit également un remorqueur et des chalands basés au Congo, afin d'alléger, aux basses eaux, les paquebots avant qu'ils ne s'engagent dans la zone divagante de l'estuaire maritime en aval de Boma.

Pour réduire la durée de la liaison Anvers-Congo à 18 jours, les escales de Ténériffe et de Freetown furent délaissées et les débardeurs furent recrutés dorénavant à Banana, à l'embouchure du Congo, au lieu d'avoir recours aux « kroomen » du Sierra Leone. La C.B.M.C. acquit des immeubles à Matadi et y ouvrit une agence qui se justifiait par l'expansion du trafic qui, en 1911, dépassait les 65 000 t de marchandises.

En 1913, la C.B.M.C. se lançait dans une voie nouvelle. La Société des Pétroles au Congo (Petrocongo) construisait un pipeline entre Ango-Ango, en aval du Chaudron d'Enfer, et Léopoldville, en vue d'importer le carburant dont le Congo Belge avait besoin. Dans ce but, une société devait être créée dans laquelle la C.B.M.C. et Petrocongo prendraient une participation. La C.B.M.C., pour compte de la future société, passa commande d'un tanker de 6 200 t pouvant transporter 5 000 t de produits pétroliers. Cette nouvelle unité, qui devait s'appeler l'« Inkisi », ne fut jamais livrée à la C.B.M.C.

La guerre, qui devait éclater le 4 août 1914, obligea l'armement belge à vendre cette unité. Dès le début du mois d'août 1914, le général Thys fit transférer le siège social de la Compagnie à Anvers et mit à sa tête Alex Van Opstal, un Anversois rompu aux affaires maritimes; ancien directeur de la Banque d'Outre-Mer, il avait œuvré pour que la C.B.M.C. devint un armement belge.

Dès le 10 septembre 1914, Alex Van Opstal passait à Londres où un comité fut constitué des administrateurs anglais, d'un exportateur anversois, Van der Taelen, et de Nicolas Cito.

Le groupe belge unissait ses efforts à ceux des représentants de l'armement Elder-Dempster.

L'armement belge avait sauvé, en Angleterre, ses trois paquebots mixtes, les s/s « Albertville », « Elisabethville » et « Anversville ». C'était un appoint de tonnage sur lequel les Anglais n'avaient pas compté.

Dès le 5 janvier 1915, le comité de Londres décidait d'inaugurer un service régulier entre le Congo et l'Angleterre. Le port de Hull servit au trafic des marchandises, tandis que celui de Falmouth était utilisé pour les passagers.

En plus du trafic commercial ordinaire, les bateaux belges transportèrent plus de 700 officiers et sous-officiers venant en renfort de la Force Publique du Congo belge. En effet, un champ de bataille avait été créé sur la terre d'Afrique, à la suite des attaques dirigées par les Allemands, à partir de l'Afrique-orientale Allemande, contre le Congo belge. Les bateaux de la C.B.M.C. transportaient vers le Congo tout ce dont l'armée en campagne avait besoin et ramenaient vers l'Angleterre le cuivre, le copal et les oléagineux.

Ce ne fut, toutefois, pas sans pertes. Le 6 septembre 1917, le s/s « Elisabethville » fut torpillé au large de Belle-Ile. Quatorze hommes d'équipage perdirent la vie par l'explosion, mais grâce au sang-froid du capitaine Dorchain, tous les passagers furent sauvés, bien que le paquebot sombrât en vingt minutes.

Après la fin des hostilités, les deux autres navires rallièrent Anvers en mars et avril 1919. La flotte marchande belge avait subi des pertes cruelles; alors qu'elle jaugeait 350 000 tonnes brut en 1913, il n'en restait que 150 000 t à la fin de la première guerre mondiale.

Et pourtant, au sortir de cette tourmente, le besoin de transport était immense. Le Congo était appelé à jouer un grand rôle dans le relèvement de la mère-patrie et Matadi deviendrait un port de mer important. Cependant, quarante-mille tonnes de marchandises attendaient d'être évacuées.

Le 3 mars 1919, un nouvel organisme voyait le jour; c'était l'Agence Maritime Internationale (A.M.I.) dont Alex Van Opstal fut nommé administrateur délégué. Il remplaçait l'Agence Maritime Walford, qui fut mise en liquidation le 4 juillet 1919. L'Agence Maritime Internationale, constituée de capitaux entièrement belges, était chargée de la gérance de la C.B.M.C.

A l'issue de la guerre, le Conseil d'Administration avait dû être profondément remanié à la suite des décès survenus pendant cette période.

Après avoir rendu hommage aux dirigeants d'Elder-Dempster pour les services rendus, le bureau de Londres fut fermé le 15 avril 1919. Pour faire face à l'accumulation des marchandises stockées à Matadi, la C.B.M.C. décida la construction, chez Cockerill, de deux sisterships de 8 300 t, l'« Elisabethville II » et le « Thysville », qui entrèrent en service en 1922.

En 1918, la C.B.M.C. fondait la Compagnie Africaine de Navigation qui devait lui porter de l'aide dans le transport des marchandises, la gestion en étant confiée également à l'A.M.I. La filiale disposait du s/s « Mateba », de 5 010 t, du s/s « Matadi », de 5 110 t, et du s/s « Mayumbe », de 6 600 t.

La C.B.M.C. combinait ses horaires avec ceux de la filiale et acquit en 1921 le s/s « Kinshasa », de 1 000 t, pour évacuer les marchandises demeurées en souffrance en Angleterre.

A la même époque, l'Antwerp Grain Work s'installait à Matadi pour assurer la manutention et les opérations de transit des marchandises. Son activité fut reprise par une nouvelle filiale de la C.B.M.C., la Manucongo. En 1937, cette dernière fut reprise par l'Office d'Exploitation des Transports Coloniaux (OTRACO).

La C.B.M.C. s'installait également à Boma, où elle créait une nouvelle agence.

A partir de 1921, l'armement connut de sérieuses difficultés; de nombreux pays avaient acquis des bateaux à l'issue de la guerre et la flotte mondiale était surabondante, ce qui engendrait une dépression des frets. De plus, la valeur de réalisation des produits coloniaux était médiocre. Les révisions de tarifs consenties par le Ministère des Colonies ne compensaient pas les dépenses entraînées par les lenteurs des manutentions à Matadi.

La C.B.M.C. réussit à traverser cette période difficile sans subsides, en vivant sur ses propres fonds. Bien plus, elle espérait en l'avenir et contribua à atténuer la crise par la commande de deux paquebots à Cockerill.

Le port de Matadi avait pu être décongestionné, grâce à l'ensemble des mesures prises par la C.B.M.C., ce qui donnait un nouvel essor au Congo. A partir du 1^{er} novembre 1922, fort de ses quatre paquebots, l'armement belge organisa un service à horaire régulier, avec départ d'Anvers le 1^{er} et le 16 de chaque mois. Cependant, la capacité offerte au transport des passagers et des marchandises était excédentaire, bien que de 1919 à 1923, à Matadi, les exportations aient passé de 180 159 t à 311 068 t et les importations de 82 843 t à 146 210 t.

En 1923, le Ministère des Colonies avait décidé d'agrandir les installations du port de Matadi et d'améliorer le tracé du chemin de fer. Il fallut attendre jusqu'en 1932 l'achèvement de ces travaux. Les deux appontements métalliques firent place à sept accostages allignés et dotés de magasins pour l'entreposage des marchandises.

La C.B.M.C. comptait en 1926 quatre paquebots jaugeant ensemble 32 500 t, les s/s « Anversville », « Elisabethville », « Thysville » et « Stanleyville II », ce dernier remplaçant l'« Albertville IV » qui avait été vendu en 1923. A Matadi, les expor-

tations atteignaient 632 000 t et les importations, 204 000 t en 1926. L'amélioration de l'outil de transport avait donné lieu à un splendide essor de l'économie du Congo.

En 1928 et 1929, les s/s « Albertville V », de 10 629 t, et « Léopoldville V » de 11 439 t furent mis en service sur la ligne Anvers-Matadi, comme les trois autres navires de la C.B.M.C.

De son côté, la Compagnie Africaine de Navigation se développait également. Cet armement intensifia des lignes rapides vers la côte occidentale d'Afrique, puis étendit ses services vers Mombasa, Dar-es-Salaam, Beira, Port-Elizabeth et Algoa Bay.

Le but initial était de développer l'économie de l'Est-Africain et, en particulier, du Katanga. Mais ces voyages étaient d'une durée trop longue pour rester rentables; aussi, il fut décidé de s'en tenir à Beira comme terminus, avec escales à Mombasa et Dar-es-Salaam, éventuellement aussi à Port-Soudan.

En 1928, la flotte de la Compagnie Africaine de Navigation comptait 14 cargos jaugeant 86 051 t; c'étaient les s/s « Mampoko », « Mateba », « Matadi », « Maringa », « Makala », « Maniema », « Mahagi », « Mayumbe II », « Katanga », « Kasongo », « Kabinda », « Kabalo » et le « Kambove ». Les bateaux du type « Ma » jaugeaient 5 000 t et ceux du type « Ka », un peu plus de 8 000 t.

Dès l'achèvement, en 1928, du chemin de fer reliant le Katanga à Port-Francqui, la desserte de la côte orientale d'Afrique fut abandonnée au profit de la ligne Anvers-Boma-Matadi, de façon à favoriser la voie nationale à l'intérieur du Congo.

Il n'y avait plus de raison de conserver deux armements, et la Compagnie Africaine de Navigation fut absorbée par la C.B.M.C. Cependant, la ligne belge du Congo allait connaître une transformation plus profonde encore.

7. LE LLOYD ROYAL BELGE

Parallèlement à la C.B.M.C., un autre armement belge s'était développé pendant la première guerre mondiale et avait rendu des services éminents au pays.

Il s'agissait du Lloyd Royal Belge qui avait vu le jour pendant la guerre de 1914-1918, pour le transport des vivres des Etats-Unis

vers les ports neutres, afin d'assurer le ravitaillement de la Belgique par la « Commission for Relief of Belgium » mise sur pied par Herbert Hoover.

A l'origine, le Gouvernement belge n'avait à se préoccuper que des transports d'ordre militaire et de ceux réclamés par les départements ministériels, car la « Commission for Relief of Belgium » se chargeait tant de l'achat des vivres aux Etats-Unis que de l'affrètement de navires pour leur destination vers la Belgique, via des ports neutres.

Au début de 1916, alors que la guerre sous-marine battait son plein, le président Hoover lança un cri d'alarme au Gouvernement belge, qui siégeait à Sainte Adresse, car les Britanniques avaient interdit aux navires anglais tout transport d'un port neutre à un autre port neutre. Le Gouvernement belge répondit à cette mesure en réquisitionnant tous les navires sous pavillon belge susceptibles d'effectuer des transports à travers l'Atlantique et qui n'étaient pas affectés aux transports militaires, afin de les mettre à la disposition de l'organisme créé par Herbert Hoover.

Le Gouvernement belge parvint à réunir vingt-quatre navires, alors qu'il en fallait quarante-cinq; on put y adjoindre cependant quelques navires sous pavillon neutre.

Avril 1916 fut une période très sombre; sur 108 170 t chargées à destination de la Belgique, 46 009 t seulement arrivèrent à bon port.

C'est alors que deux Belges, Messieurs Brys et Gylsen, qui représentaient cinq armements comportant trente-cinq navires, dont vingt acquis pendant la guerre et naviguant sous pavillon britannique, approchèrent le Gouvernement. Ils proposèrent de mettre leur flotte, d'une capacité de 159 000 t.d.w., à la disposition des transports de la « Commission for Relief of Belgium ».

Mais le Gouvernement belge, ne pouvant réquisitionner les unités sous pavillon britannique, entreprit des pourparlers avec le Gouvernement anglais. Les tractations furent menées avec succès; tous les navires des armateurs belges, qu'ils soient sous pavillon belge ou britannique, étaient groupés en un seul organisme sous le contrôle de l'Etat. C'est ainsi que naquit le Lloyd Royal Belge, dont le siège social était situé symboliquement à

La Panne, ce lambeau de territoire belge que l'envahisseur n'était pas parvenu à occuper.

Jusqu'au 11 novembre 1918, toute la flotte du Lloyd Royal Belge servit à l'approvisionnement de la Belgique, via les ports hollandais. La compréhension du Gouvernement britannique à cet égard fut exemplaire, au point que les pertes de cette flotte belge furent compensées par les Anglais eux-mêmes. Pendant la période de la guerre, le Lloyd Royal Belge transporta un million et demi de tonnes de vivres pour la Belgique, au prix de la perte de vingt navires et de deux cent quarante-huit marins.

Dès l'armistice, en décembre 1918, le Lloyd Royal Belge négocia le rachat d'un certain nombre de navires anglais et mit en chantier de nouvelles unités construites dans une firme écossaise.

A la fin de l'année 1921, le Lloyd Royal Belge disposait d'une flotte de 80 unités représentant 450 000 t. Il put ainsi approvisionner la Belgique à des conditions très avantageuses pendant les premières années de l'après-guerre et collaborer efficacement au relèvement du pays qui sortait meurtri d'une dure épreuve de plus de quatre ans.

Cet armement desservait les lignes suivantes:

- Anvers vers les Etats-Unis,
- Anvers vers le Brésil et l'Argentine,
- Anvers vers l'Espagne, le Portugal et le Levant,
- Anvers vers les Indes Anglaises.

Mais le suréquipement de la flotte mondiale en 1922 affecta profondément l'organisation de ce jeune armement, qui dut réduire son tonnage en ne conservant que les meilleures unités et en les affectant à des services réguliers sur les lignes les plus rentables, de façon à être à même de rivaliser avec les armements étrangers.

En 1930, le Lloyd Royal Belge assurait les services suivants:

- Anvers-New York, avec départ tous les 10 jours à dates fixes,
- Anvers - Montevideo - Buenos Aires - Rosario - Santa Fé, avec départ tous les 15 jours à dates fixes,
- Anvers - Rio de Janeiro - Santos et quelques autres ports brésiliens, avec départ tous les 15 jours à dates fixes.

8. DE LA NAISSANCE DE LA COMPAGNIE MARITIME BELGE A L'ANNEE 1939

En janvier 1930, le conseil d'administration de la C.B.M.C. approuvait un projet de fusion avec le Lloyd Royal Belge. Le 14 mars 1930, le *Moniteur* publiait les statuts du nouvel organisme qui était baptisé du nom de Compagnie Maritime Belge (Lloyd Royal).

Le caractère belge était confirmé par les dispositions statutaires qui prévoyaient que le nouvel organisme soit essentiellement belge, que son siège social, sa gestion et le port d'attache des navires soient situés en Belgique et que la majorité des administrateurs, dont le président, et des dirigeants soient belges.

La Compagnie, créée au départ par Thys pour desservir la ligne du Congo, se voyait ainsi profondément transformée et devenait une affaire mondiale.

Cependant, les débuts furent difficiles, car il fallut traverser l'épreuve de la terrible crise économique mondiale qui s'échelonna de 1930 à 1936.

En 1930, les trois nouveaux vapeurs, les s/s « Emile Francqui », « Jean Jadot » et « Henri Jaspar », furent affectés à la ligne de New York. La régularité du service mit en confiance la clientèle, si bien qu'à partir du 5 janvier 1935, deux vapeurs supplémentaires, les s/s « Carlier » et « Mercier », y furent affectés, de façon à assurer un départ tous les 10 jours.

En 1934, le s/s « Jean Jadot » se signala à l'attention mondiale en sauvant l'équipage du s/s « Usworth », qui disparut dans les flots. S.M. Léopold III tint à remettre personnellement les distinctions honorifiques octroyées à cette occasion.

En 1936, la C.M.B. décidait une innovation technique en commandant son premier navire à moteur Diesel, le m/b « Alex Van Opstal », cargo mixte de 8 300 tonnes, filant 14 nœuds et construit à Nakskow au Danemark. Il avait été baptisé du nom de l'administrateur, récemment décédé, qui avait donné un si grand essor à la marine marchande belge. Ce navire était une réussite à tous égards et il permit de réduire la durée de la traversée de l'Atlantique de 10 à 9 jours. Il fut doté, le premier, du système de radiogonioscopie avec dispositif de relèvement visuel direct.

Au cours des années 1930 à 1933, la C.M.B. vendit les anciens navires qui desservaient la ligne de l'Amérique du Sud. Ce service continua cependant en y affectant les s/s « Eglantier », de 8 230 t, « Persier », de 8 330 t, « Londonier », de 8 280 t, « Pionier », de 8 390 t, « Macedonier », de 8 290 t, « Indier », de 8 240 t, et « Olympier », de 8 300 t.

En 1930, les s/s « Astrida » et « Joséphine Charlotte », de 5 156 t, furent affectés à un service mensuel supplémentaire vers les ports du Brésil, jusqu'à Santos. En effet, de grandes quantités de café y attendaient d'être transportées vers Anvers. Ces bateaux avaient été conçus spécialement pour ce trafic et les installations frigorifiques qui y avaient été prévues servirent au transport d'importantes quantités de fruits et de marchandises périssables. Ces deux navires comportaient des aménagements confortables pour 12 passagers de 1^{re} classe et 48 passagers de 3^e classe. Pernambuco, Rio de Janeiro et Santos étaient, respectivement, à 14, 18 et 21 jours d'Anvers.

Le succès du m/b « Alex Van Opstal » incita les dirigeants de la C.M.B. à construire de nouveaux navires à moteur pour la ligne de l'Amérique du Sud. Ce furent les m/b « Copocabana », « Piriapolis » et « Mar del Plata » de 7 857 t chacun qui entrèrent en service en 1938. Ces noms évoquaient des plages fameuses du Brésil, de l'Uruguay et de l'Argentine. Ces unités pouvaient, en plus des marchandises les plus diverses, transporter 20 passagers de 1^{re} classe et 120 en classe touriste.

Dans le but de promouvoir l'industrie nationale, ces unités furent commandées chez Cockerill à Hoboken et les moteurs furent construits à Seraing. Leur qualité ne le cédait en rien à celle des grandes firmes étrangères.

Ces navires donnèrent une impulsion certaine aux relations commerciales entre la Belgique et l'Amérique du Sud. Les industriels et les commerçants belges furent les premiers bénéficiaires du prestige du pavillon national outre-mer.

Etant donné le courant commercial qui existait entre la Belgique, d'une part, et les Indes, la Chine, le Japon et les détroits, d'autre part, des voyages à destination de Singapour, Hong-Kong, Shanghai et Yokohama avaient été organisés mensuellement dès 1929.

Anvers constituait une porte d'accès exceptionnelle vers les marchés d'Europe occidentale, spécialement vers la Suisse et la région rhénane; aussi, la C.M.B. inaugura une ligne rapide entre Anvers et les ports canadiens et Américains du Pacifique. Ce service mensuel avait été mis sur pied dès le 3 août 1929 et il était assuré par le s/s «Caucasien», un cargo à vapeur de 9 525 t.d.w.

La C.M.B. organisa alors un service autour du monde en combinant le voyage aller, via le canal de Suez, vers l'Extrême-Orient, et le retour par la côte du Pacifique, via le canal de Panama.

Les marchandises expédiées par connaissements directs à destination du Congo Belge étaient acceptées également, en transbordement, pour les principaux ports d'Afrique orientale. Au retour, on chargeait également les marchandises pour Londres et Rotterdam, avec transbordement à Anvers.

Six vapeurs, les s/s «Suevier», «Caucasien», «Bolivier», «Carlier», «Patagonier» et «Kambove», étaient affectés à ce service qui se développait de façon encourageante, lorsque la crise économique mondiale le fit suspendre en 1933.

A la fin de l'année 1932, sur 36 navires jaugeant 194 029 t, la C.M.B. dut en mettre à la chaîne 12 jaugeant 60 023 t. Cependant, les paquebots de la ligne du Congo continuaient à assurer le service au rythme d'un départ toutes les trois semaines, mais l'escale de Lisbonne avait été supprimée par mesure d'économie.

La crise était profonde et semblait devoir se prolonger. A la fin de 1933, seulement 36 % de la flotte belge était encore en activité.

Les dirigeants de la C.M.B., loin de se laisser décourager, mirent à profit cette période d'accalmie des affaires pour étudier la modernisation et la rénovation de leur flotte. C'est ainsi que, dès octobre 1932, les deux paquebots «Albertville» et «Léopoldville» furent modernisés en adaptant leurs chaudières pour la chauffe au mazout. Progressivement, tous les vapeurs qui en étaient susceptibles furent modifiés de la même façon. Ceci entraînait d'importantes dépenses qui étaient une marque d'espoir dans un avenir meilleur. De plus, ces travaux présentaient l'avantage de maintenir des hommes au travail en période de chômage.

Devant la situation, le Gouvernement avait créé, en 1934, une aide aux armements qui armaient des navires qui avaient été tirés du service. Sur les instances du Ministère des Transports, la C.M.B. réarma les s/s « Carlier » et « Mercier » qui furent mis en ligne entre Bahia Blanca et Anvers ou Rotterdam pour le transport de blé. Le s/s « Léopoldville » fut également remis en service, pour jouir des subsides de l'Etat, et il fut affecté à l'organisation de croisières qui connurent un grand succès dans le public, malgré la crise.

C'est avec des prêts de l'Etat remboursables, que les trois m/b « Copocabana », « Mar del Plata » et « Piriapolis » avaient été mis en chantier. Un quatrième cargo, le m/b « Moanda », de 7 535 t et filant 11,5 nœuds, fut construit en 1937 à Hoboken, dans les mêmes conditions.

En outre, les formes des paquebots « Léopoldville » et « Albertville » furent améliorées en adoptant un avant plus fin et la puissance des machines fut augmentée en les équipant d'une turbine d'échappement du type Bauer-Wach; ces modifications entraînaient un gain de vitesse de 1,75 nœuds en exploitation.

Deux cargos à moteur de 8 128 t, les m/b « Mobeka » et « Moero », furent acquis d'un armement étranger en l'année 1937. Un sistership de ces deux cargos fut mis en ligne en 1938; il fut baptisé le m/b « Mokambo » et provenait, comme les deux précédents, du chantier de Flensburg. La ligne du Congo était desservie dorénavant par quatre cargos à moteur plus rapides que les anciens vapeurs, ce qui rendait l'exploitation plus rentable au sortir de la crise.

Ces nouvelles acquisitions permirent de vendre en 1938 à d'autres armements les bateaux les plus vétustes, tels les s/s « Makala », « Kambove », « Anversville », « Mahagi », « Eglantier » et « Pionier ».

Vu les excellents services rendus par les bateaux à moteur Diesel de la ligne d'Amérique du Sud, il fut décidé d'adopter également ce mode de propulsion pour le renforcement de la ligne à passagers en direction du Congo. Aussi, la C.M.B. passa commande auprès du chantier Cockerill d'un paquebot de 13 517 t filant à 16,5 nœuds. C'était le m/b « Baudouinville », qui entra en service en juillet 1939.

Ainsi, en quelques années, la C.M.B. avait magnifiquement redressé la situation; elle avait poursuivi la politique de ses devanciers en modernisant sa flotte et en remplaçant les unités, démodées techniquement et commercialement, par les bateaux les meilleurs qui pouvaient se concevoir à l'époque, pour chacune des lignes à desservir.

La régularité des services à horaire avait donné naissance à un courant d'affaires considérable. Le pavillon belge était estimé sur les Océans et dans les ports outre-mer, ce qui donnait souvent la préférence des expéditeurs aux bateaux de la C.M.B. Ce résultat avait été acquis à la suite de beaucoup de labeur et d'un effort financier important.

9. LA PERIODE DE GUERRE 1939-1945

Alors que la C.M.B. escomptait recueillir le fruit du travail accompli les dix dernières années, les événements internationaux, dans lesquels la Belgique allait être entraînée malgré elle, allaient lui faire perdre le bénéfice de ses efforts.

Le 3 septembre 1939, l'Allemagne envahissait la Pologne, et l'état de guerre était décrété entre la France et l'Angleterre, d'une part, et l'Allemagne, d'autre part.

Dès le 15 septembre 1939 à 15 h 55, le m/b « Alex Van Opstal » sautait sur une mine en se rendant à Weymouth et sombra en peu de temps; grâce au capitaine et à l'équipage, qui gardèrent leur sang-froid, il n'y eut pas de victimes à déplorer. C'était le premier sinistre d'une série qui s'allongerait au fil de la guerre.

Cependant, la C.M.B. ne se découragea pas et passa commande à Cockerill de trois bateaux à moteur, sisterships du m/b « Van Opstal ». Pour remplacer immédiatement le bateau perdu, la C.M.B. acheta, au gouvernement norvégien, un cargo de 10 300 t.d.w. susceptible de transporter 7 300 t d'huile en vrac. Il fut appelé « Mafuta », ce qui veut dire huile en langue congolaise.

Le 16 janvier 1940, le s/s « Joséphine Charlotte » sautait sur une mine dans la mer du Nord; immédiatement, l'armement

belge commanda au chantier Cockerill, pour le remplacer, un quatrième motorboat.

La C.M.B. acheta également un navire en construction en Norvège qui devait être livré au mois de mai 1941.

Le seul de ces bateaux qui entra en service en 1940 fut le s/s « Mafuta »; les quatre motorboats commandés chez Cockerill et celui de Norvège ne purent être livrés qu'après la fin des hostilités, car la Belgique et la Norvège, à leur tour, furent envahies, en 1940, par les Allemands.

Toutes ces commandes avaient pu être passées grâce à une loi de 1939 sur le crédit maritime qui était une excellente forme d'assistance aux armateurs.

Pendant toute cette période, le conseil d'administration avait subi des remaniements nombreux. Armand Grisar était devenu administrateur délégué et Paul Gillet était entré au sein du Conseil.

Le 10 mai 1940, lorsque la Belgique fut entraînée dans la guerre, à la suite de l'invasion de son territoire par l'armée hitlérienne, la plupart des bateaux se trouvaient en mer. Cependant huit d'entre eux se trouvaient au port d'Anvers, dont trois étaient désarmés.

L'avance allemande fut foudroyante et les instructions venues de haut-lieu ordonnaient d'évacuer tous les navires d'Anvers. La compagnie réussit le tour de force de faire évacuer le 11 mai 1940 au soir, les « Baudouinville », « Albertville », « Elisabethville », « Copocabana », Piriapolis », « Jean Jadot », « Mobeka » et « Mokambo ».

« L'Albertville » et le « Piriapolis » furent réquisitionnés par l'autorité militaire à Brest et reçurent l'ordre de se rendre au Havre pour participer à l'évacuation des populations. Ils n'en eurent pas le temps, car le 11 juin 1940, en ce port, ils furent torpillés et incendiés par l'aviation ennemie.

Le « Baudouinville » s'était réfugié à Bordeaux où il retrouvait le « Mar del Plata » et le « Moero ».

Si les deux derniers purent sortir de l'estuaire de la Gironde, le m/b « Baudouinville » ne put quitter le port de Bordeaux, faute de moyens de sauvetage, car ceux-ci avaient été réquisitionnés par les Français pour en équiper les s/s « Albertville » et m/b « Piriapolis ». A la fin de juin 1940, les Allemands en-

trèrent dans Bordeaux et se saisirent du m/b « Baudouinville » qui fut déplacé dans la suite au Havre; cette magnifique unité fut sabordée et incendiée par l'occupant lorsqu'il dut évacuer la France.

Un directeur et deux agents de la Compagnie avaient pu quitter le Verdon le 17 juin à bord du « Madura » pour se rendre à Londres; quelques semaines plus tard, plusieurs dirigeants et agents, délégués à cet effet, vinrent les rejoindre après un périple laborieux, via Lisbonne. Finalement, ils établirent leur siège à Liverpool; dans ce port étaient réunis six unités de la C.M.B., les s/s « Kabalo », « Mafuta », « Mercier », « Olympier », « Astrida » et « Persier ».

La flotte de la Compagnie comptait, en juillet 1944, vingt-et-un navires, 366 officiers et 1 100 hommes d'équipage. Pendant toute la durée des hostilités, elle fut gérée par les services de la C.M.B. qui, finalement, s'étaient installés à Londres. Fidèle à sa politique d'indépendance, jamais la Compagnie ne se laissa absorber par un service officiel, mais elle se mit entièrement à la disposition des alliés.

Les pertes totales qu'elle éprouva par faits de guerre se résument sèchement dans les quelques chiffres suivants: 19 navires perdus, 70 officiers et 201 marins morts ou disparus.

Certains naufrages ont été particulièrement émouvants; celui du « Gandia », par exemple, dont un canot ayant sauvé 28 hommes, fut recueilli après avoir vogué 26 jours sur l'Océan. Il ne contenait plus que 4 survivants. Ou celui du s/s « Léopoldville » torpillé le 24 décembre 1944 en vue de Cherbourg; l'explosion de la torpille tua 450 soldats américains et le commandant Limbor périt avec son unité en tentant de sauver les derniers rescapés.

A Anvers, à partir de septembre 1940, la C.M.B. avait été placée sous séquestre, et l'occupant eut beau faire, les dirigeants, soucieux de leur indépendance, refusèrent de signer le moindre acte qui tentait de la faire dominer par les intérêts allemands. A la fin des hostilités, l'armement était toujours belge et indépendant vis-à-vis de l'étranger.

Néanmoins, les séquestres s'emparèrent des contrats des quatre navires du type « Alex Van Opstal » qui devaient être construits chez Cockerill.

Grâce à l'habileté manœuvrière du directeur de Cockerill, Boschaert, deux bateaux seulement sur quatre étaient en état de naviguer lorsque les Allemands durent fuir Anvers. Les deux autres furent sabordés dans les installations du port. Ces deux dernières unités, qui étaient toujours la propriété de la C.M.B., furent relevées en 1945 et, achevées, elles devinrent les m/b « Armand Grisar » et « Gouverneur Galopin ». Une troisième unité fut retrouvée en octobre 1945 en mer Baltique et fut baptisée du nom d'« Alex Van Opstal ».

Quant au navire commandé en Norvège, le m/b « Atlantier », il fut livré en mai 1941 et la C.M.B. l'avait mis à la disposition des autorités belges pour le ravitaillement de la population. Malgré leurs promesses, les Allemands le saisirent; toutefois, en septembre 1945, il fut récupéré et ramené à Anvers où, après avoir été remis en ordre, il devint le m/b « Président Cattier », en souvenir de l'homme qui avait dirigé pendant douze ans, avec tant de sagesse, le grand armement belge, et qui venait de décéder à Madère.

Le port d'Anvers avait été libéré par les alliés le 4 septembre; mais ce n'était pas la fin des souffrances pour la Métropole et son grand port. Les Allemands continuaient à harceler ce nœud de communications vital pour les alliés. Le 9 décembre 1944, l'immeuble de l'A.M.I. fut touché de plein fouet par une V2; il y eut 38 victimes, dont 4 attachées à la C.M.B. Alors qu'on travaillait fiévreusement à restaurer l'activité de l'armement belge selon les directives laissées par Félicien Cattier, il fallut se réfugier dans les caves.

Des vingt-neuf unités qui composaient la flotte en 1939, il n'en restait plus que sept, et les unités les plus modernes étaient perdues. Pour rétablir le plus rapidement les services réguliers vers le Congo, la C.M.B. commanda en 1945 au chantier Cockerill les m/b « Albertville VI », « Léopoldville VI » et « Anversville III », mais les délais de construction étaient fort longs. Ces nouveaux paquebots d'une capacité de 9 500 t étaient équipés d'un moteur Diesel; ils pouvaient transporter 180 passagers et filaient à une vitesse de 16 nœuds.

Pendant les derniers mois de la guerre, les Britanniques avaient confié à la C.M.B. la gestion de sept navires, afin de remplacer partiellement les pertes subies par l'armement belge.

Quatre de ces navires furent cédés définitivement et baptisés « Capitaine Biebuyck », « Capitaine Lambé », « Capitaine Paret » et « Capitaine Potié ».

D'autre part, sept « Liberty ships » avaient été cédés par les Etats-Unis à la Belgique et ils furent gérés par une filiale de la C.M.B., l'Atlantic Overseas Corporation. Quatre de ces navires furent acquis par la C.M.B. et devinrent les s/s « Capitaine Heusers », « Capitaine Limbor », « Capitaine Frankignoul » et « Capitaine Costermans ».

Les huit derniers navires cités avaient reçu les noms des huit capitaines de la C.M.B. péris en mer par faits de guerre.

Afin de faire face aux besoins de transports du pays, quatre Victory-ships furent achetés et baptisés « Steenstraete », « Ter-vaete », « Vinkt » et « Burckel ».

En 1946, la C.M.B. participa à la mise sur pied d'un armement congolais, la Compagnie Maritime Congolaise (CMC) qui acquit deux Victory-Ships, les « Lindi » et « Mahenge » et deux cargos de 3 200 t, les « Kinshasa » et « Kindu ».

En 1945, sortant du deuil de ses héros, la C.M.B. célébrait son cinquantième anniversaire et regardait l'avenir avec optimisme.

10. DE L'APRES-GUERRE A L'INDEPENDANCE DU CONGO

L'âme du redressement de l'armement belge fut Paul Gillet qui, en décembre 1944, avait succédé à Félicien Cattier. Il avait fait prendre les décisions qui conduisaient à la reconstruction de la flotte après le désastre de la guerre.

Entouré d'une équipe d'ingénieurs dynamiques et compétents, il parvint à recréer en quelques années une flotte de haute valeur technique et à refaire de la C.M.B. un armement dont la Belgique a le droit de s'enorgueillir. G. Dufour, un ingénieur naval de premier plan, mérite un hommage particulier pour sa compétence et pour l'enthousiasme dont il anima ses collaborateurs de 1940 à 1970.

Après les achats de bateaux construits par les alliés en pleine guerre, il fallait améliorer l'exploitation et la rendre plus économique. Il était impérieux, avant tout, de relever les performances

de certains navires. A cet effet, des essais en réalité et en bassin de carènes furent recommencés qui donnèrent lieu à la naissance du Centre belge de Recherches Navales (C.E.B.E.R.E.N.A.). Les lignes d'arbres des Victory ships tournaient trop près de la vitesse critique pour être à l'abri des vibrations de torsion; un remède fut trouvé en adoptant une nouvelle hélice qui conservait intact le rendement, mais écartait la vitesse critique de celle du régime normal. A la même époque, l'attention fut attirée sur la perte de vitesse de certaines unités, dont le m/b « Copocabana »; il s'en suivit des études approfondies sur l'influence des salissures des carènes sur la résistance à l'avancement. Ces études, toujours en cours dans plusieurs pays, ont été entreprises, pour une bonne part, à l'initiative de la C.M.B.

Un autre domaine dans lequel cet armement fit œuvre de pionnier est celui de l'utilisation de combustibles lourds pour les moteurs Diesel de propulsion; à l'époque, avant 1950, c'était audacieux, alors que cela paraît tout naturel en 1977. Ces études furent conduites en relation étroite avec les laboratoires de la Shell International Petroleum Company. En même temps, une légère suralimentation des moteurs Diesel à 2 temps était obtenue en faisant travailler deux soufflantes de balayage en série, de façon à tirer une puissance plus grande des moteurs équipant les navires en service.

Tous ces perfectionnements ont permis de rendre l'exploitation des navires plus économique, d'augmenter leur vitesse et d'en tirer le meilleur parti possible, sans dépenses excessives, à un moment où l'acquisition de nouveaux navires ne pouvait se faire rapidement, vu les immenses besoins de reconstruction dans le monde au sortir de la guerre.

Dès l'automne 1947, la C.M.B. gérait déjà une flotte de vingt-six navires. Mais fidèle à sa politique de modernisation permanente de sa flotte, elle vendait les bateaux les plus vétustes, de façon à maintenir en service des navires économiques et à haute performance technique; la Compagnie reconstituait son tonnage en passant des commandes au chantier Cockerill, et parfois à l'étranger lorsque les conditions du marché s'avéraient plus intéressantes.

En 1947, avant la livraison des trois paquebots commandés en 1945, la C.M.B. commanda chez Cockerill deux nouveaux paque-

bots pour la ligne du Congo, les m/b « Elisabethville » de 10 740 t et « Thysville » de 10 312 t. Ces paquebots entrèrent en service respectivement en 1949 et en 1950, alors que ceux commandés en 1945 ne purent être livrés qu'en 1948, étant donné les difficultés d'approvisionnement de l'époque.

Les vieux paquebots « Elisabethville » et « Thysville », datant de 1922, furent retirés du service et revendus.

Trois cargos à moteur de 8 022 t tout à fait modernes, les m/b « Houffalize », « Stavelot » et « Bastogne », construits chez Cockerill sous l'occupation, furent achetés au séquestre en 1948; ceci permit de revendre les vapeurs « Katanga », et « Mafuta » ainsi que le motorboat « Capitaine Potié », dont l'exploitation était moins bien adaptée aux circonstances nouvelles. Les trois nouveaux cargos furent mis en service sur la ligne des Etats-Unis, afin de ravitailler la Belgique affaiblie par les vicissitudes de quatre années de guerre.

L'audace des dirigeants de la C.M.B. fut payante, mais ils furent aidés dans le financement des nouvelles unités par les Assurances Maritimes contre les Risques de Guerre (A.M.A.R.I.G.).

Le m/b « Bastogne » fut un véritable navire laboratoire pour l'utilisation de combustibles de plus en plus lourds dans les moteurs Diesel. Après la guerre, la C.M.B. avait déclassé tous ses navires avec machines alternatives à vapeur, car leur consommation spécifique en combustible était devenue prohibitive. Elle possédait des navires à turbine à vapeur et d'autres à moteur Diesel. Si la consommation spécifique des premiers était plus élevée, en revanche le fuel utilisé pour la chauffe des chaudières était meilleur marché que l'huile Diesel. En 1955, on parvint à brûler dans les moteurs Diesel la même huile lourde que dans les chaudières.

C'était une importante victoire de la technique qui entraîna des économies importantes. Toutes les installations Diesel furent transformées et adaptées au combustible lourd. Les derniers bateaux à turbine qui restaient encore en service à la Compagnie furent vendus à d'autres armements en 1965.

La ligne du Congo voyait son trafic s'intensifier; aussi deux autres paquebots à turbine, les « Jadotville » et « Baudouinville », plus vastes et plus rapides que les cinq autres « Villeboats »,

datant déjà de plusieurs années, furent mis en service en 1956 et en 1957. Pour les intégrer dans l'horaire, il fallait augmenter la vitesse des anciens paquebots à moteur. C'est alors que servirent les études entamées par des ingénieurs de l'armement pour suralimenter les moteurs déjà en service, au moyen de deux soufflantes travaillant en série ou en adaptant une turbo-soufflante de suralimentation actionnée par les gaz d'échappement.

La C.M.B. avait reconstitué une flotte de sept paquebots et de vingt-deux cargos moins de dix ans après la fin des hostilités. Cependant, dix-huit cargos, datant de la guerre et construits en série, étaient mal adaptés au trafic présenté au transport.

Un nouveau type fut mis au point par les services d'études de l'armement sous la direction de Léonard Scrayen; ce furent les cargos à moteur du type « Lu » et, successivement, de 1953 à 1959, les m/b « Lubumbashi », « Lubilash », « Lufira », « Luuala-ba », « Lukuga », « Lusambo » et « Lulua » entrèrent en ligne.

Ces cargos rapides étaient destinés à desservir les différentes lignes d'Amérique.

Il ne suffisait pas de transporter les marchandises; il fallait les manutentionner et les stocker dans de bonnes conditions, de façon à immobiliser le moins longtemps dans les ports ces outils onéreux que sont les navires. Après tout, ils constituent des usines à tonnes \times kilomètres et lorsqu'ils ne naviguent pas, ils coûtent de l'argent sans produire, ce qui relève le prix de revient des transports.

Il faut bien convenir que les vieux quais du Steen présentaient un aspect folklorique, mais que leur manque de largeur et l'insuffisance des magasins n'étaient plus adaptés aux nécessités des transports de la deuxième moitié du vingtième siècle.

A la suite des études entreprises pendant les années de guerre, la C.M.B. réussit à se faire octroyer en décembre 1947 une première concession de onze hectares avec 1 500 m de quai à la rive nord du Léopolddok.

Tout était à faire dans cette nouvelle extension du port; aussi on vit surgir en peu de temps des magasins convenant pour les divers types de marchandises, y compris des magasins à étage, ce qui n'existait pas le long des vieux quais.

Tout fut mis en œuvre pour le confort des passagers, pour accélérer leur transit et faciliter les opérations de douane. En

1951, le Prince Baudouin inaugurait la nouvelle gare maritime. Celle-ci comportait un restaurant, des salles d'attente, des bureaux pour les services de la C.M.B. s'occupant des navires en exploitation.

Pour la première fois, l'Administration Communale d'Anvers donnait des terrains en concession à une firme privée qui pouvait y ériger des constructions à sa convenance. C'était une politique nouvelle dont profitèrent, dans la suite, d'autres usagers importants du port.

Les techniques de manutention portuaire évoluaient en utilisant des engins motorisés de plus en plus nombreux. En outre, l'augmentation du tonnage dépassait les prévisions les plus optimistes faites dix ans auparavant. Il fallait d'urgence augmenter les surfaces couvertes. Dans ce domaine, les ingénieurs de la C.M.B. firent également preuve d'audace et d'imagination. En 1956, on inaugurait au Léopolddok un hangar de 20 000 m² de superficie et de 80 m de portée, sans une seule colonne à l'intérieur; les camions, les tracteurs avec remorques, les élévateurs à fourche pouvaient y circuler librement, sans craindre de heurter un obstacle. La toiture était supportée par une charpente en aluminium, la plus large du monde sans supports intermédiaires. On vint admirer de partout cette réalisation tout à l'honneur des ingénieurs belges.

Il ne suffit pas qu'un armement possède des bateaux; il faut encore un organisme cherchant le tonnage à transporter, dépistant les nouveaux courants de trafic qui se créent et dont la mouance est une des caractéristiques actuelles. Ce fut le rôle de l'A.M.I. qui devait assurer encore tous les soins à donner à la marchandise dans les ports d'extrémité.

Une mesure importante imaginée par l'A.M.I. fut le connaissance direct qui, pour un coût forfaitaire, couvrait une marchandise, quel que soit le moyen de transport utilisé, de porte-à-porte.

Des agences, et parfois des filiales, étaient créées un peu partout en Afrique, dans les ports américains de l'Atlantique et de l'Amérique du Sud.

Un nouveau type de bateau fut conçu pour réduire les frais d'arrimage et de manutention; c'étaient les « Mo-boats » dont les

mises en service s'échelonnèrent de 1957 à 1961, les m/b « Moanda », « Mobeka », « Mokasi », « Mokambo », « Mokoto », « Moliro », « Mol », « Montalto », et « Monthouet ». Ces bateaux de 12 300 t.d.w. furent suivis du m/b « Mokaria » de 14 600 t.d.w. mis en ligne en 1964 et qui était d'une conception beaucoup plus moderne encore; entièrement automatisé et d'un tonnage supérieur aux autres « Mo-boats », il a conservé la même vitesse avec un moteur identique, dont la suralimentation plus poussée permit de tirer une puissance plus élevée.

Ces « Mo-boats » venaient en remplacement des Liberty-ships, qui furent tirés du service et revendus à d'autres armements. Une fois de plus, la C.M.B. restait à la pointe du progrès. Les nouveaux « Mo-boats » desservirent avec succès les lignes du Congo, de l'Afrique, de l'Océan Indien et de l'Atlantique.

Deux bateaux de ce type servirent de navires écoles, car l'armement était soucieux de former ses cadres d'officiers, non plus sur des navires à voiles, mais sur des unités à moteur du type le plus moderne.

11. APRES L'INDEPENDANCE DU CONGO

L'indépendance du Congo ne fut pas sans répercussions sur le trafic maritime. A l'afflux des passagers de 1960 qui empruntèrent, notamment, la voie maritime, succéda une réduction importante de leur nombre. La concurrence de l'avion s'accrut davantage, d'autant plus que de nombreux fonctionnaires belges, qui utilisaient le bateau pour leurs voyages, étaient rentrés définitivement dans leur patrie. Le nombre de places des paquebots était surabondant.

Une décision devait être prise d'urgence; le conseil décida, dès le mois de décembre 1960, la vente des trois plus grands paquebots, les m/b « Thysville », « Baudouinville » et « Jadotville ». Pourtant, ces deux derniers constituaient les plus belles unités de la C.M.B. En 1967, la Compagnie vendit encore deux autres paquebots, les m/b « Charlesville » et « Léopoldville ».

Mais la direction de l'armement n'avait pas la moindre intention de réduire ses activités; bien au contraire. En 1960, elle acheta une participation majoritaire dans l'armement Deppe. Ce

dernier, vieux de plus d'un siècle, avait un passé prestigieux. Il desservait une ligne entre Anvers et Bordeaux et ses bateaux visitaient régulièrement de nombreux ports méditerranéens jusqu'au Pont-Euxin. Avant la première guerre mondiale, il avait connu un trafic florissant entre Anvers et l'Argentine.

L'armement Deppe avait aussi été très durement éprouvé au cours des deux guerres. En 1914, il possédait trente-cinq navires et en perdit onze pendant les hostilités. Au cours de la seconde guerre mondiale, ses vingt-deux bateaux avaient tous été coulés par l'ennemi. Grâce au dynamisme de ses dirigeants, dès 1950, une flotte de vingt unités avait été reconstituée.

Les deux armements s'accordèrent pour entreprendre une gestion et une exploitation commune. Ainsi, la C.M.B. ajouta à son éventail de lignes la Floride, le Mexique, et les ports américains du Golfe.

En 1961, poursuivant sa politique d'indépendance, la Compagnie Maritime Belge fusionna avec son principal actionnaire, l'Union Financière et Maritime (Ufimar), portant dès lors ses moyens financiers propres à près de trois milliards de francs belges. Du même coup, elle avait une participation renforcée dans diverses sociétés de réparation navale, de remorquage, de sauvetage et d'assurances maritimes.

Par ce truchement, voici la C.M.B. intéressée à deux sociétés canadiennes de remorquage, l'une établie à Montréal et l'autre à Vancouver, sur l'Océan Pacifique. Quelques années plus tard, la Compagnie Maritime Belge devait s'intéresser à un type de trafic nouveau celui du minerai de fer pour approvisionner l'industrie sidérurgique belgo-luxembourgeoise. A la suite d'une transformation des procédés de fabrication, cette industrie réclamait des quantités énormes de minerais de fer à haute teneur qui devaient lui arriver d'outre-mer. L'approvisionnement devait se faire avec la même régularité qu'autrefois, lorsque le minerai de Lorraine était acheminé par chemin de fer; les hauts-fourneaux ne pouvaient être éteints et les capacités de stockage des aciéries étaient limitées.

Seul un armement national pouvait donner des assurances valables à l'industrie du pays. La C.M.B. avait fait ses preuves; depuis plus d'un demi-siècle, elle desservait les lignes du Congo

et d'Amérique avec une régularité exemplaire. Une collaboration étroite entre l'armement et l'industrie sidérurgique ne tarda pas à s'établir et, à partir de 1965, des minéraliers sous pavillon de la C.M.B. commencèrent à sillonner les mers.

Ces nouvelles unités furent le m/b « Mineral Seraing », d'une capacité de 55 000 t et construit à Hoboken, le m/b « Mineral Ougrée », d'une capacité de 34 000 t et acquis en Norvège par l'armement Deppe, et le m/b « Minéral Gent », d'une capacité de 70 000 t et construit chez Boel à Tamise.

Les deux premiers furent mis en ligne en 1965, tandis que le troisième entra en service en 1967. Ces minéraliers desservent les lignes qui relient Anvers à Tubarao, au Brésil, à Nouadhibou, en Mauritanie, à Annaba, en Algérie, et à Narvik, en Norvège.

La manutention de ce nouveau cargo homogène postulait la mécanisation à outrance dans des aires portuaires spécialisées; à l'embarquement, des bandes transporteuses et des chutes, au débarquement, des portiques et des grappins puissants. Ainsi ont été équipés l'aciérie de Zelzate et le quai de la Stocatra à Anvers.

La cargaison étant manipulée très rapidement, les escales sont brèves et le rendement des navires s'en trouve fortement amélioré. C'est là le secret d'une bonne exploitation de transport: une rotation élevée du matériel.

Qu'avait fait la C.M.B. dans ce domaine pour le cargo général? Il nous faut revenir en arrière et rappeler que la première mesure pour accélérer les manutentions avait été la création de nouvelles installations largement conçues qui autorisaient l'utilisation généralisée d'engins de manutention motorisés.

Un nouvel effort fut déployé dans le domaine portuaire. La concession du Léopolddok a été dotée de voies d'accès à grand débit; on y créa un parc routier, on équipa le quai de grues à grande capacité, on prévint des ateliers de réparation et, surtout, on érigea 25 000 m² supplémentaires d'espace couvert en béton précontraint.

Dans le but d'augmenter encore davantage l'efficacité des opérations portuaires, la C.M.B. intervint largement dans une augmentation de capital de la Stevedoring Gylsen Company, afin de financer l'équipement d'une concession de 12 hectares que cette société avait obtenue de la Ville d'Anvers à la 6^e darse; elle

comportait 1 200 mètres de quai et de vastes étendues pour l'entreposage des marchandises.

A New York également, le Prince de Liège, soucieux de l'expansion belge outre-mer, inaugura, en 1965, un nouveau terminal de 40 000 m² aménagé par la Belgian Line et comportant de spacieux magasins et des voies d'accès faciles, conçues pour le trafic lourd.

Une seconde mesure prise par la C.M.B. pour améliorer la rotation du matériel était la conception de navires mieux adaptés. Rappelons la mise en ligne, de 1957 à 1961, d'une douzaine de « Mo-boats » qui permettaient de réduire les frais d'arrimage et de manutention.

Dans l'industrie des transports, le service technique doit être toujours à l'affût de solutions nouvelles pour rester compétitif et adapter les véhicules à la mouvance du trafic offert au transport. Aussi les ingénieurs de la C.M.B. tinrent sur les fonds baptismaux la nouvelle série des « Peintres », les m/b « Breughel », « Jordaens », « Rubens », et « Teniers ». C'étaient des cargos de 8 800 t.d.w. qui furent les bateaux les plus efficaces de la génération qui a précédé les porte-conteneurs. Des études très poussées dans les bassins de carènes les plus modernes avaient conduit à des formes bien adaptées pour affronter les tempêtes de l'Atlantique. Leur tenue à la mer était remarquable et faisait l'admiration des connaisseurs.

Le troisième moyen de réduire le stationnement des navires pour les opérations portuaires, c'est la présentation des marchandises en unités de charges groupées, faciles à manipuler et d'un tonnage ni trop élevé, ni trop faible.

Une première étape fut accomplie dans cette voie en utilisant la palette, une sorte de plancher double en bois ou en métal sur lequel étaient arrimés des sacs ou colis, éventuellement maintenus au moyen de fers feuillards. Leurs manutentions exigeaient l'utilisation d'élévateurs à fourche. Leurs dimensions variables et la difficulté qu'il y avait à les introduire dans les espaces restreints de certaines cales, limitèrent leur généralisation, malgré la réduction de main-d'œuvre lors des opérations à quai. Ce qu'on gagnait d'un côté était compensé par l'espace de chargement perdu à bord des navires.

Malgré ses défauts, la palette constituait une première approche de l'unitarisation des charges. Aux Etats-Unis, cette idée commençait à être généralisée pour les liaisons intérieures, puis pour les transports maritimes. Une étude détaillée des dimensions, de la construction, du poids, de détails constructifs, tels les points d'ancrage, fut entreprise en 1965. Elle conduisit au conteneur normalisé de vingt pieds de longueur, huit pieds de largeur et huit pieds de hauteur, et de certains multiples et sous-multiples de la longueur et de la hauteur normalisées.

Dès 1966, des navires battant pavillon des Etats-Unis, conçus uniquement pour le transport de conteneurs, ont été mis en ligne pour la traversée de l'Océan Atlantique et pour desservir les ports situés le long des côtes en bordure de cet Océan.

La C.M.B. se trouvait devant un grave dilemme; suivre le mouvement qui venait d'être lancé, mais c'était un investissement nouveau extrêmement important; ne pas suivre la tendance nouvelle faisait courir le risque d'être dépassé par les concurrents.

Fidèle à sa politique constante de se trouver à la pointe du progrès, dans un premier stade, la C.M.B. transforma ses navires les plus modernes, les quatre « Peintres », en semi-porte-conteneurs, susceptibles de prendre 150 conteneurs normalisés par voyage et elle acheta ou loua de nombreux conteneurs.

Cependant, très rapidement, l'armement passa à un second stade et transforma les quatre « Peintres » de façon à porter leur capacité à 300 conteneurs, à l'exclusion de toute autre cargaison. Pour accélérer la rotation des navires, le nombre des escales fut ramené à quatre: Anvers, Southampton, New York et Norfolk, quatre ports équipés de portiques puissants et d'aires de stockage étendues.

Par ces mesures, la durée de rotation des navires tomba de 42 à 28 jours. Mais l'avenir était au service porte-à-porte; aussi un effort financier important fut consacré à l'acquisition de nombreux conteneurs, châssis routiers et tracteurs, en Europe, en Grande-Bretagne et aux Etats-Unis.

Ces deux stades ne constituaient qu'une première étape, car les études approfondies démontraient que l'avenir était aux navires spécialisés de grande capacité. C'était la façon de réduire le prix de revient des transports, mais cette politique postulait des investissements importants.

Pour remplir des unités de grande capacité, une organisation commerciale, pénétrant loin dans l'hinterland des ports, devenait indispensable. La meilleure chance de succès était de conjuguer ses efforts avec des armements qui poursuivaient le même objectif.

Après négociation, en juin 1968, la C.M.B. signa une convention avec la Bristol City Line, de Bristol, et les Clarke Traffic Services, de Montréal; ces trois armements mirent sur pied un consortium, la Dart Containerline Company Limited.

L'exploitation par la Dart commença le 1^{er} juin; elle se substitua à la C.M.B. sur la ligne des Etats-Unis, en conservant le même horaire et les mêmes navires. En même temps, une nouvelle ligne, Anvers-Southampton-Halifax, fut desservie au moyen de trois unités affrêtées afin de pénétrer à l'intérieur du Canada qui disposait d'un réseau ferré étendu.

L'exploitation s'enrichit en 1970 de trois porte-conteneurs chargeant 1 140 conteneurs normalisés en cale et 420 en pontée; ces navires, filant à une vitesse de 23 nœuds, étaient les plus grands porte-conteneurs du monde. Chaque armement possédait son navire et la C.M.B. commanda le sien aux Cockerill Yards, à Hoboken.

Une nouvelle organisation fut mise en place avant que les grandes unités n'entrent en service. Le parc routier et celui des conteneurs fut augmenté et la gestion en fut assurée au moyen d'un ordinateur installé à Anvers, au centre conteneurs. Un organisme de traction routière, « Tracto », fut mis en place et des centres de groupage furent créés en Europe, dans plusieurs villes réparties sur le continent.

Il fallait aussi adapter les installations portuaires d'Anvers au trafic par conteneurs. La Stevedoring Gylsen Company y a pourvu dès 1966. Une nouvelle concession, d'une superficie de 28 hectares avec 750 m de quai, a été acquise le long de la 7^e darse. Elle a été aménagée pour le nouveau trafic et pour les produits métallurgiques, l'acier étant souvent expédié en coils de plus de 10 t. Le service le long du quai est assuré au moyen de portiques de 45 t et les conteneurs peuvent être stockés sur trois hauteurs superposées au moyen de chariots cavaliers. Un atelier de réparation et d'entretien complète ces installations pour le maintien

en état de bon fonctionnement des engins portuaires et pour la remise en ordre des conteneurs et du matériel roulant.

L'adaptation aux techniques nouvelles ne s'était pas faite au détriment du cargo traditionnel. Bien au contraire, car l'armement belge tenait à rester fidèle à sa réputation du respect scrupuleux des horaires sur les lignes régulières qu'il desservait.

Cependant la lutte à mener était dure, car la C.M.B., fidèle aux principes du libéralisme économique, avait à lutter contre des flottes étrangères subventionnées, ne se souciant plus du prix de revient des transports, pratiquant une discrimination de pavillon non exempte d'ingérence politique. Pareille pratique faussait totalement le jeu de la concurrence.

Il fallait remédier à cette situation en conservant des tarifs stables, une cadence de départs fréquents selon des horaires publiés, tout en maintenant un rendement élevé du matériel.

Le meilleur moyen de lutter contre cette concurrence désordonnée était de s'unir avec des armements étrangers de façon à créer des services combinés. Ces ententes sur les différentes lignes s'intègrent par ailleurs dans le système des conférences.

Cette politique commerciale suivie depuis 1960 avec des armements français, allemands, néerlandais, américains et zaïrois a été progressivement étendue à toutes les lignes.

La C.M.B. devint ainsi un armement mondial dont la voix était écoutée dans les différentes conférences. Sa position dans le monde maritime en sortit renforcée et cette pratique était payante puisqu'entre les années 1964 et 1967, une dizaine d'unités anciennes furent tirées du service, sans que cela n'affectât le tonnage transporté par les navires de ligne.

Bien plus, en 1967, les unités de la Compagnie Maritime Congolaise furent placées sous pavillon congolais; à partir de 1971, cette société devint la Compagnie Maritime Zaïroise et le pavillon devint celui de la République Démocratique du Zaïre. Un accord de coopération a été conclu entre les armements belge et zaïrois pour la desserte par le second des lignes de navigation entre Boma et Matadi vers les ports européens et des Etats-Unis. Ceci constitue l'aboutissement heureux d'une politique de promotion des officiers et des équipages africains; elle était pratiquée de longue date par la Compagnie Maritime Belge et elle

s'est traduite en une collaboration empreinte d'un esprit de confiance réciproque.

A l'approche de son 75^e anniversaire, la C.M.B. voulut marquer davantage son désir d'expansion en direction de l'Afrique. Aussi, le 1^{er} juin 1969, un service vers l'Afrique du Sud fut inauguré. Mais c'est avec des armements allemands et sud-africains que la C.M.B., après des tractations longues et ardues, put participer à cette conférence. Des cargos rapides de 16 600 t, les m/b « Montaigne », « Montenaken » et « Montfort » ont été conçus tout spécialement pour desservir cette ligne en droiture vers le Cap.

Ainsi la C.M.B. poursuit une politique de rajeunissement perpétuel de sa flotte; tout en restant fidèle à ses traditions, la C.M.B. ne pratique pas un immobilisme sclérosant et regarde l'avenir en préparant les étapes suivantes de son développement.

Complétant l'équipement de ses lignes, la C.M.B. acquit encore en 1971 le m/b « Monarch » et en 1973 les m/b « Montsalva » et « Monsoon », trois cargos modernes d'un port en lourd d'environ 16 600 t.

12. LA CRISE DU PETROLE ET L'AVENIR

En octobre 1973 éclatait la crise du pétrole; elle était provoquée par un relèvement du prix de vente de ce combustible, décidé soudainement par les pays producteurs. La hausse était très importante et la tonne de fuel marin passait d'un prix de cinq cents francs à environ deux mille francs. Cette réaction avait été provoquée par la chute du cours du dollar, unité monétaire utilisée lors des achats de l'or noir.

Cette augmentation du prix de l'énergie eut pour conséquence une accélération du rythme de l'inflation et des désordres monétaires.

A partir de 1974, un climat d'incertitude pesait sur l'économie mondiale. En fait, en matière de transport maritime, les craintes qu'on appréhendait ne se justifiaient que dans le domaine des hydrocarbures. Les commandes de nombreux tankers furent annulées et des pétroliers neufs sortant des chantiers

étaient conduits dans un fjord ou un havre pour être mis à la chaîne.

Ce type de transport ne faisait pas partie des activités de la C.M.B. et ne l'affecta pas directement. Par contre, la crise pétrolière engendra, dans les échanges de marchandises générales, une augmentation de trafic, malgré la perspective d'une crise économique qui se profilait à l'horizon.

La pénurie de demandes de transport dans le secteur pétrolier a conduit à utiliser une partie importante de la flotte mixte, surtout les minéraliers-pétroliers ou les vracquiers-pétroliers de fort tonnage, pour le transport de minerais, de charbon ou de céréales à des taux assez bas, vu l'excédent de capacité disponible.

Par contre, dans le domaine du transport des marchandises générales, l'industrie et le négoce s'efforcèrent de constituer des stocks, afin de couvrir le risque de la dépréciation des monnaies. En outre, les pays producteurs de matières premières, grâce aux sommes importantes dont ils disposaient à la suite de la hausse de ces produits, en profitèrent pour passer des commandes importantes de biens d'équipement.

Aussi les armements des lignes régulières eurent à faire face en 1974 à un volume de transport en hausse d'une façon assez subite. Cette circonstance évita que le taux des frets des marchandises générales ne soit affecté d'une chute spectaculaire, comme celui des hydrocarbures.

Cependant, tout n'était pas bénéfique pour les armateurs dans cette situation apparemment florissante. En effet, certains pays exportateurs de pétrole, nouveaux venus dans le monde de l'industrie, ont passé des commandes de façon désordonnée, sans posséder un complexe portuaire suffisant pour assurer, dans des délais normaux, le déchargement des marchandises et équipements qu'ils avaient commandés. Ainsi, un bateau de la C.M.B. dut attendre cent vingt-cinq jours dans un port de la Mer Rouge avant d'effectuer son déchargement. Au prix de deux cents mille francs par jour, cela représente une perte de vingt-cinq millions de francs. Un géologue belge, de passage à Djeddah, m'a signalé avoir vu décharger un navire par hélicoptère; plusieurs bateaux attendaient en rade depuis plusieurs mois une place à quai et un capitaine, plus astucieux que les autres, avait trouvé ce moyen pour éviter une attente prolongée.

La situation, excellente encore en 1974 pour les services des lignes régulières, fut moins favorable en 1975 et en 1976, sans connaître toutefois une dépression aussi profonde que celle du transport des hydrocarbures. La plus grosse menace pour les armateurs occidentaux provenait du développement rapide des flottes des pays de l'Est. Leur ingérence croissante dans les grands trafics mondiaux se faisait au mépris de toute règle de rentabilité commerciale et semblait dictée bien plus par des impératifs politiques, voire stratégiques.

Il existe toutefois des raisons d'espérer pour les armateurs; le 7 avril 1974, une conférence diplomatique, tenue à Genève sous les auspices des Nations-Unies, a adopté une convention internationale établissant un « code de conduite des conférences des lignes régulières ». Parmi les règles reprises dans ce document, il en est une qui prévoit l'égalité des droits de chargement aux deux extrémités d'une liaison maritime, avec réservation d'un quota aux pavillons tiers. Ce partage, défendu dès le début des négociations par les pays du tiers-monde, permet aux armateurs nationaux de revendiquer le transport sous leur pavillon de 40 % des importations et de 40 % des exportations, le quota libre s'élevant à 20 % de l'ensemble des échanges maritimes de leur pays. Ce partage a suscité des réactions en sens divers, mais, pour la Belgique, il était très avantageux. En effet, l'importance de sa flotte était loin de correspondre au volume de son commerce extérieur. Par exemple, en 1974, moins de 6 % du mouvement portuaire belge était accompli sous pavillon national.

Dans le climat qui vient d'être décrit, sous la conduite dynamique de son président, Paul-Emile Corbiau, de son administrateur-directeur général, Pierre Pluys, et de son administrateur-directeur, le commandant Albert Hubert, la C.M.B. continue à développer ses lignes et sa flotte. Mais l'époque n'est plus celle où l'armement peut se contenter de transporter les marchandises d'un port à un autre; il faut prolonger le transport maritime par des antennes côtières, terrestres et aériennes, en offrant à la clientèle des services diversifiés. Il faut chercher partout les courants de trafic qui se créent et, s'il s'agit de lignes régulières, entrer dans les nouvelles conférences.

Enfin, et ce travail n'est pas le moindre, il faut disposer du matériel adapté au trafic, soit du type « multipurpose », soit

spécialisé, de façon à pouvoir répondre rapidement à toute demande, et cela, dans des conditions économiques.

Aussi pour approvisionner le grand centre de conteneurs qui s'est constitué à Anvers, la C.M.B. exploite un service côtier hebdomadaire de conteneurs baptisé « Ibesca Containerline »; il relie entre eux les ports de Suède, du Danemark, de la République Fédérale Allemande, des Pays-Bas, de Belgique, du Royaume-Uni, de France, d'Espagne et du Portugal. Des porte-conteneurs d'une capacité de cent cinquante unités de 20 pieds sont affrétés pour assurer ces liaisons maritimes entre Anvers et les ports situés sur la façade atlantique de l'Europe.

Après de longues et laborieuses négociations, la C.M.B. s'était introduite, dans la Conférence de fret Europe-Afrique du Sud.

A la demande de ce dernier pays, il a été décidé de conteneuriser au maximum le trafic des marchandises sur cette ligne. Mais il fallait des garanties et constituer un pool pour assurer le meilleur service possible. Suite aux décisions prises, les armateurs intéressés se sont accordés pour ouvrir ce service à partir de 1977; il nécessite la mise en ligne de dix porte-conteneurs de la troisième génération, c'est-à-dire, capables de charger 2 500 conteneurs de 20 pieds; il faut, en outre, quatre porte-conteneurs de plus faible capacité pour la Méditerranée.

Les dix grands porte-conteneurs remplaceront soixante navires conventionnels et ils pourront, notamment, transporter des fruits dans des conteneurs à isolation thermique et à atmosphère contrôlée. La longueur de ces navires a été déterminée par le maximum admis pour manœuvrer dans le port de Durban, soit 258,50 m, et les armements ont adopté la largeur maximum pour le transit par le canal de Panama, soit 32,30 m; leur vitesse s'élève à 23 nœuds.

La C.M.B. participera à ce programme avec un navire détenu en copropriété avec la Deutsche Africa-Linien, de Hambourg. Le m/b « Ortelius », tel est le nom de cette unité, battra pavillon belge; il est en construction au chantier Boel, à Tamise, et son coût avoisine les deux milliards de francs.

La C.M.B. avait espéré faire profiter les unités de cette conférence des installations et services existants au port d'Anvers; les autres armateurs ont cependant préféré le port de Zeebrugge, de façon à réduire le plus possible la rotation de leurs navires.

En conséquence, la C.M.B. a pris une participation dans le capital de la « Société Belgo-Anglaise des Ferry-Boats », exploitant de l'« Ocean Container Terminal Zeebrugge ». Elle a commandé une grue-portique pour la manutention des conteneurs, afin d'augmenter l'équipement de ce port. En outre, la « Stevedoring Company Gylsen » et la « Belgo-British Stevedoring Company », toutes deux filiales de la C.M.B., ont pris une participation dans la société « Zeebrugge Shipping and Bunkering », qui s'est spécialisée dans l'arrimage et l'avitaillement au port de Zeebrugge.

Afin de prolonger ses lignes maritimes, une entreprise de transport routier, la S.A. Tracto, a été mise sur pied par la C.M.B.; constituée à l'origine pour acheminer rapidement les conteneurs aux limites de l'hinterland du port d'Anvers, la S.A. Tracto développe actuellement un réseau de services routiers à travers l'Europe, ce qui lui permet de consolider ses positions et de s'implanter dans divers pays.

A la fin de 1973, la C.M.B. constituait avec deux autres armements belges, « Ahlers Line » et « Bocimar », la « Belgian Far Easter Line », ou en abrégé BEFEL, dont le but était l'exploitation d'une ligne nationale en direction de l'Extrême-Orient. La BEFEL a été admise au sein de la « Far Eastern Freight Conference » et a obtenu de participer au trafic entre les ports européens compris entre Le Havre et Hambourg, d'une part, et tous les ports importants du Sud-Est Asiatique et de l'Extrême-Orient, d'autre part.

En mai 1975, la C.M.B. annonçait le premier départ pour cette destination; afin d'être rapidement opérationnelle, elle avait réalisé un consortium dénommé: « Services Franco-Belges » en unissant BEFEL à la Compagnie Maritime des Chargeurs Réunis, de Paris. Au début, cette association mit en ligne des navires conventionnels chargeant un nombre limité de conteneurs. Dès 1977, trois navires porte-conteneurs d'une capacité de 1 500 conteneurs de 20 pieds entreront en service dont un, le m/b « Mercator », naviguera sous pavillon belge.

En outre, les « Services Franco-Belges » ont constitué un consortium, l'« ACE Group », où l'on retrouve le « Groupe Tung », de Hong-Kong, l'armement japonais « Kawasaki », les « Neptune Orient Lines », de Singapour, et le « Korea Shipping Corporation », de Séoul.

Ces regroupements conduisent à une grande souplesse d'exploitation et à une fréquence élevée de départs. Au début, cette ligne devait contourner l'Afrique mais, à partir du mois de juin 1975, elle put emprunter le canal de Suez, ce qui raccourcissait sérieusement le trajet.

En 1977, l'« ACE Group » disposera de huit porte-conteneurs d'une capacité de 1 450 à 2 000 unités de 20 pieds.

Au mois de juin 1975, l'armement Deppe, filiale de la C.M.B., inaugurerait un service entre l'Europe et la côte occidentale de l'Amérique du Sud, pour desservir les ports de Colombie, de l'Equateur, du Pérou et du Chili, avec desserte de la Bolivie. Cette ligne est desservie en association avec la « Compagnie Générale Maritime », de Paris, et l'armement péruvien « Consorcio Naviero Peruano », ce qui offre à la clientèle des départs fréquents.

Le 15 novembre 1975, une ligne créée conjointement par la C.M.B. et l'armement français « Navale et Commerciale Havraise Péninsulaire », était inaugurée par le m/b « Mokaria »; elle reliait la côte orientale des Etats-Unis au Moyen-Orient, afin d'intensifier les liaisons avec les pays arabes qui avaient placé de nombreuses commandes d'équipement en Amérique du Nord.

Alors que la C.M.B. s'était toujours consacrée à la desserte de lignes régulières, en 1975, elle commença à s'intéresser au *tramping*, en prenant une importante participation dans « Boci-mar », armement constitué par le chantier naval Boel et propriétaire de cinq minéraliers de 20 000 à 30 000 t.d.w.; spécialisé dans le *tramping* et les contrats à moyen terme pour le transport de cargaisons homogènes, cet armement exploite en réalité une flotte d'une trentaine d'unités dont la capacité totale de chargement atteint environ un million de tonnes, la plupart des bateaux étant affrétés.

La C.M.B. se prépare à inaugurer un trafic d'un genre tout nouveau; le gaz méthane pour lequel Distrigaz, pour compte de la Belgique, a passé un contrat avec l'Algérie. A cet effet, une nouvelle filiale, la S.A. « Methania », a été créée et un méthancier d'une capacité de 131 200 m³ a été commandé, pour un prix de l'ordre de quatre milliards de francs, au chantier Boel; d'autres partenaires, la « Société Nationale d'Investissement » et la

« Deutsche Africa Linien » de Hambourg, sont, avec la C.M.B., les copropriétaires de cette unité qui doit être livrée en 1978.

La technique et l'exploitation d'un pareil bateau sont d'une extrême complexité. En effet, il faut transporter dans cinq cuves le méthane sous forme liquide, soit à une température de -163°C ; sous cette forme, le poids spécifique du produit vaut $0,478\text{ t/m}^3$. Le port en lourd pour un coefficient de remplissage de 0,98 atteint 61 459 t et la capacité des ballasts en eau de mer vaut $53\ 155\text{ m}^3$.

Etant donné la température très basse du produit transporté, le navire comporte une double coque, la paroi de la coque interne étant protégée par une double barrière de froid constituée de caissettes en contreplaqué remplies de perlite expansée et traitée aux silicones; entre les deux barrières de froid et du côté interne, donc en contact avec le méthane, deux couches de 0,7 mm d'épaisseur en Invar cryogénique, à faible coefficient de contraction thermique, prennent appui sur les caissettes en contreplaqué. Les barrières thermiques sont remplies d'azote pour écarter le danger d'explosion en cas de fuite accidentelle. Ce mode de construction dit « à cuves intégrées » est le plus intéressant imaginé jusqu'à présent pour ce type de transport (fig. 1, 2 et 3).

Le méthanier mesure 280,62 m de long et 41,60 m de large; le creux atteint 27,50 m et le tirant d'eau en charge vaut 11,00 m. La propulsion est assurée par une turbine à vapeur de 40 000 ch entraînant l'hélice à 103,5 tr/min pour atteindre une vitesse de 20,5 nœuds. Le choix de la propulsion à vapeur est justifié par le fait que le constructeur doit garantir une évaporation du méthane ne dépassant pas 0,25 % par jour. Or, les gaz sont recueillis et brûlés dans les chaudières, fournissant ainsi 80 % des besoins énergétiques de l'installation motrice du navire.

Dans une première phase d'exploitation, le gaz méthane serait livré à Fos, près de Marseille, tandis qu'ultérieurement un terminal méthanier serait érigé à Zeebrugge.

Dans un tout autre ordre d'idée, la C.M.B. a pris une initiative intéressante, fruit d'une imagination toujours en éveil. On a vu que certains pays arabes avaient passé de fortes commandes d'équipement industriel sans que leurs ports aient atteint un développement suffisant pour assurer un déchargement rapide. Qu'à cela ne tienne, on ne se privera pas de cet intéressant trafic.

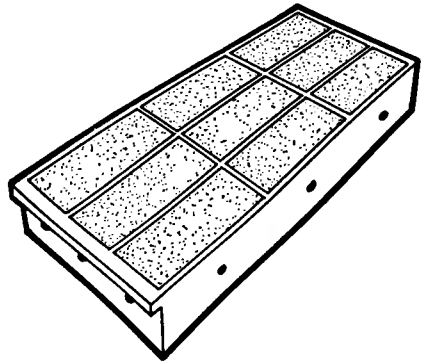
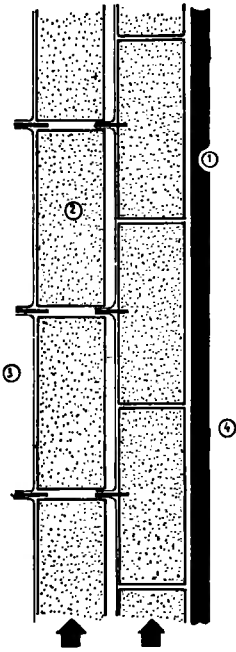
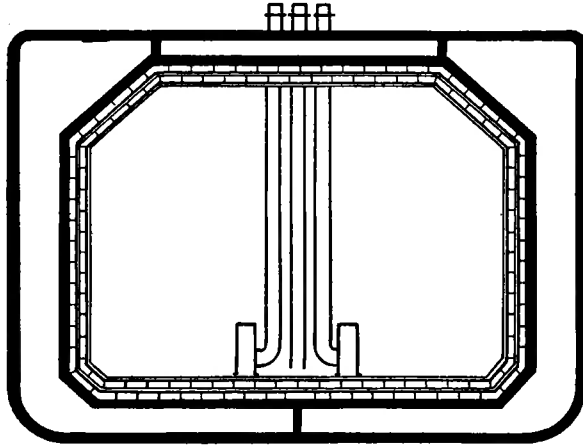


Fig. 1 en haut. — Coupe au travers d'une cuve d'un navire méthanier à cuves intégrées.

Fig. 2 en bas, à droite. — Caisson isolant en contreplaqué raidi par voiles longitudinaux et transversaux.

Fig. 3 en bas, à gauche. — Section au travers de la coque interne et des deux barrières de froid: 1 - coque interne, 2 - caissettes remplies de perlite expansée, 3 - revêtement en invar formant barrière, 4 - waterballast entre les coques interne et externe.

En 1976, avec une société américaine, Crowley Maritime, une firme canadienne du groupe Fédéral Commerce et une filiale de Genstar, la Seaspan Overseas Limited, la C.M.B. participa à la création de l'armement Euro-Arab Sea Trailer Line, en abrégé East. En septembre 1976, ce nouvel armement inaugurerait une ligne régulière entre Fos, près de Marseille, et Yenbu, un petit port situé dans le bled à la côte de la Mer Rouge; il possède deux quais, de 170 m et de 210 m de long, plus un petit quai de 70 m, toujours occupés pendant que d'autres bateaux attendent en rade.

L'exploitation de la nouvelle ligne se fait au moyen de deux barges de 127 m de long et de 32 m de large, permettant d'y loger, sur trois niveaux, deux cent soixante-six remorques chargées chacune de deux conteneurs normalisés de vingt pieds de longueur. Quelques dizaines de mètres suffisent pour amarrer cette barge roll-on-roll-off et, en moins de vingt-quatre heures, une pareille unité est entièrement déchargée et rechargée. Le service est assuré au rythme d'un départ tous les dix jours et les barges sont tirées par des remorqueurs d'une puissance de 10 000 ch.

Le choix de Yenbu est judicieux, car il s'agit du port le plus septentrional à la côte de la Mer Rouge, relié par un excellent réseau routier asphalté aux principales villes d'Arabie Séoudite, même jusqu'au Golfe Persique.

East offre à sa clientèle un service porte-à-porte; à cette fin, le transport routier a été confié à la Transarabian Transport Company, en abrégé TATCO, qui a été constituée avec la participation d'intérêts locaux et qui est gérée par une équipe déléguée par la C.M.B. Le matériel roulant se compose de 65 puissants tracteurs.

Ainsi, les remorques sont évacuées rapidement, ce qui évite la congestion du port, d'autant plus que East a construit son propre terminal.

Restait le problème du logement de l'équipe et les bureaux d'East et de TATCO. Une solution originale a été adoptée. Un camp mobile provisoire a été réalisé par ICCS (Home Division), autre filiale de la C.M.B. qui est chargée, à Anvers, de l'entretien des conteneurs. Les logements et les bureaux ont été conçus dans des conteneurs adaptés au climat et formant autant d'habitacles

facilement transportables en un autre lieu en cas de nécessité. Ainsi à Yenbu, s'est constitué un petit havre d'une quinzaine de Belges.

En octobre 1976, la C.M.B. entrait dans une nouvelle conférence, la « Continental West Africa Conference », ce qui lui confère le droit de participer au trafic entre l'Europe occidentale et les ports de la côte Atlantique de l'Afrique entre Dakar et Pointe-Noire. L'exploitation de cette ligne régulière a été inaugurée en janvier 1977 par la C.M.B.

Bien que les perspectives d'avenir n'incitent pas encore à l'optimisme et que la reprise qui s'amorce ne fera sentir ses effets en matière de transport qu'après un certain délai, la C.M.B. prépare le futur. Diverses unités sont en commande et, en 1977, le port en lourd de sa flotte passera de 630 000 t.d.w. à 970 000 t.d.w. Ainsi, l'année 1977 constituera une année record, car, jamais auparavant, on n'avait mis en ligne, en l'espace d'un exercice, un supplément de tonnage de 340 000 t.d.w.

Ce tonnage sera constitué, notamment, par les deux cargos rapides, les « Quellin » et « Van Dijck », en construction au Japon, dont le port en lourd de chacun atteint 20 000 t.d.w.; leur conception permet de charger également 600 conteneurs de 20 pieds. Leur entrée en service est prévue, respectivement, pour les mois de mars et de juin 1977.

La mise en ligne du porte-conteneurs « Mercator », déjà cité, est prévue pour avril 1977. Ce navire constitue une première dans la flotte de la C.M.B., car il sera propulsé par une turbine à vapeur développant une puissance de 38 000 ch lui assurant une vitesse de 23 nœuds. Trois minéraliers de 75 000 t.d.w., les « Mineral Luxembourg », « Mineral Samitri » et « Mineral Hoboken », seront livrés, respectivement, en mars, juin et octobre 1977.

Le septième navire, le porte-conteneurs « Ortelius », n'est prévu qu'en 1978. A ce moment, la flotte de la C.M.B. dépassera le million de tonnes de port en lourd.

La C.M.B. et l'A.M.I. participent également à diverses activités annexes du transport maritime. Citons-en quelques unes.

L'« Union de Remorquage et de Sauvetage », en abrégé URS, a été constituée le 27 juin 1974 par le regroupement du « Remorquage Letzer », de l'« Union de Remorquage et de Sauvetage »

et du « Remorquage à Hélice ». Tandis que l'activité traditionnelle se poursuivait, les opérations de remorquage d'éléments importants exigés par la recherche pétrolière en Mer du Nord se développaient. Le 13 novembre 1974, le capital de cet armement a été porté de 140 millions à 280 millions de francs belges. Devant le développement du nouveau secteur, cette société a passé commande de deux barges pontées, livrées en 1975, et de quatre remorqueurs « ancor-handling » de 7 000 ch, dont deux livrés en 1975 et les deux autres en 1976. Enfin, deux autres remorqueurs de haute-mer de 6 000 ch ont également été livrés en 1976.

Les activités portuaires de cette société ont été affectées par la récession mondiale, alors que les opérations de remorquage en mer, notamment dans le domaine off-shore, se sont maintenues favorablement. La C.M.B. est également engagée financièrement dans la « Mercantile Marine Engineering and Graving Docks Company », en abrégé M.M.E., qui possède un grand chantier naval de réparation auquel a été ajouté un important département de constructions industrielles. Le 21 septembre 1974, cette firme inaugurerait une sixième cale de réparation; les dimensions de celle-ci permettent d'y accueillir des navires d'une capacité de 150 000 t.d.w., ce qui a rendu possible d'y prendre les deux plus grands navires ayant fait escale à Anvers.

Une participation a été prise également dans deux organismes d'assurances, la « Compagnie Belge d'Assurances Maritimes », en abrégé BELGAMAR, et la « Compagnie Anversoise d'Assurances Naviga ».

Etant donné le développement du transport de minerais, la C.M.B. a pris aussi une participation de capital dans la « Stocatra », qui exploite le plus important terminal pour marchandises en vrac du port d'Anvers.

La C.M.B. avait prolongé ses lignes de navigation pour conteneurs par un important réseau de transports routiers. L'A.M.I. se devait d'organiser un service identique dans le domaine du transport aérien; aussi, une filiale, l'« A.M.I.-Air Freight », a été constituée; elle possède un centre opérationnel à Diegem, à proximité immédiate de l'aéroport international de Zaventem.

Notons que le voyageur n'a pas été oublié dans l'ensemble des services organisés par l'A.M.I. Des agences de voyage ont

été établies dans divers grands centres où elle possède une activité.

L'homme a été également l'objet des soucis constants des dirigeants de la C.M.B. et de l'A.M.I. qui n'ont pas négligé les efforts dans le domaine social et dans celui de la formation de leur personnel. Une revue bimensuelle, « Telstar », tient le personnel informé de l'évolution des deux sociétés et de toutes les décisions qui peuvent l'intéresser.

Ces deux sociétés donnent l'occasion au personnel de parfaire ses connaissances et d'augmenter sa qualification, notamment dans le domaine des langues et dans celui relatif aux problèmes administratifs, commerciaux et techniques liés au transport des marchandises.

Soucieuse de la formation des états-majors et des équipages des navires, dans le cadre de l'Union des Armateurs Belges, la C.M.B. a proposé une réforme de l'enseignement maritime visant à rendre plus attrayante la carrière des officiers. Notamment, une année d'études supplémentaire permettrait d'initier les futurs officiers aux techniques commerciales modernes et d'obtenir une licence leur ouvrant des possibilités de carrière à terre après avoir accompli une carrière maritime.

L'homme n'a pas été oublié dans un organisme confronté à d'aussi vastes problèmes techniques, commerciaux, financiers et administratifs. Lorsqu'on entre en contact avec le personnel, on sent la fierté de servir dans une société dynamique, en perpétuelle évolution et s'acharnant à résoudre les difficultés que postule la compétition mondiale du transport maritime. Malgré un labeur quotidien exigeant, on y trouve la joie de vivre, ce qui est si rare dans la morosité de ce dernier quart du vingtième siècle.

Et c'est peut-être là un facteur important du succès de sociétés dont le pays peut être fier.

Cependant, deux ombres assombrissent les perspectives optimistes au sujet de l'influence heureuse de la C.M.B. sur l'expansion belge outre-mer.

Il y a d'abord l'existence d'importantes flottes étrangères navigant sous pavillon de complaisance. Environ le quart de la flotte marchande mondiale, soit six mille navires, navigue sous un pavillon prêté par un pays, moyennant rétribution, à des armateurs étrangers. Cette pratique permet de contourner la règle-

mentation du travail et de payer des salaires extrêmement bas aux travailleurs qui exercent leur métier dans des conditions de vie lamentables.

C'est le cas de l'Allemagne occidentale, des Pays-Bas et de la Grèce, notamment, qui font naviguer des navires sous pavillons du Libéria, du Panama, du Pakistan, du Bengla'Desh, de Chypre, par exemple. Dès lors, on comprend les protestations de l'Union belge des ouvriers du transport contre de pareils usages.

Une conférence maritime internationale, tenue à Genève à la fin de 1976, a d'ailleurs approuvé une convention préservant des conditions de travail minimales et prévoyant des procédures de contrôle.

Le second point à évoquer est la croissance du taux des salaires plus rapide en Belgique que dans les autres pays susceptibles de construire et de réparer les navires. La part octroyée par la C.M.B. aux chantiers de construction et de réparation navales belges était plus importante autrefois que ces toutes dernières années. Ceci provient des dures conditions de la concurrence mondiale dont tout armement est obligé de tenir compte pour rester concurrentiel. Un bateau étant éminemment mobile, il est normal qu'il se fasse réparer là où il trouve les conditions les plus avantageuses, compte tenu des délais dans lesquels le travail peut être accompli. Il ne faut pas perdre de vue que la réparation navale ne comporte à peu près que des prestations de main-d'œuvre.

Pour que les chantiers navals belges reconquièrent la part de constructions et de réparations qui leur était allouée auparavant, la politique salariale devrait être conduite de façon à ne pas dépasser le taux des majorations des salaires des pays en concurrence avec la Belgique.

Il est à présager que, dans ces deux domaines, la sagesse prévaudra finalement.

13. CONCLUSIONS

1. On ne sait s'il faut admirer davantage la ténacité de Léopold I^{er} pour maintenir un noyau d'officiers et de marins, alors que les politiciens supprimaient les crédits pour la Marine Royale

pendant les discussions du rachat du droit de péage sur l'Escaut, ou l'astuce avec laquelle Léopold II parvint à obtenir, pour desservir la ligne du Congo, des bateaux sous pavillon belge comportant un équipage comprenant d'abord un officier, puis la moitié des officiers de nationalité belge, pour aboutir finalement à la création d'un grand armement entièrement belge.

Le grand rôle joué par nos Souverains et la famille royale apparaît de façon évidente dans le domaine de l'expansion belge outre-mer et du développement de notre marine marchande. Les politiciens et les hommes d'affaires belges ont dû être entraînés par l'action royale et, emportés dans ce sillage, ils sortirent du repli sur eux-mêmes dans lequel ils semblaient se complaire au XIX^e siècle. L'intérêt de la dynastie dans le domaine évoqué ne s'est d'ailleurs jamais démenti; qu'on songe au rôle joué à l'heure actuelle par S.A.R. le Prince Albert dans les missions industrielles et commerciales à l'étranger.

2. Il convient également de souligner les retombées bénéfiques sur notre industrie grâce au développement d'un grand armement national. Jusqu'en 1911, le chantier John Cockerill, à Hoboken, n'avait construit que des bateaux fluviaux et des caboteurs, dont les plus réussis étaient les malles Ostende-Douvres. C'est alors que la C.B.M.C. commanda, pour la première fois à ce chantier, un grand paquebot à vapeur de 7 754 t pour la ligne du Congo; cette unité fut suivie de bien d'autres de tonnage et de puissance toujours supérieurs. Les chantiers navals et l'industrie mécanique en furent les grands bénéficiaires, non seulement par les commandes de l'armement national, mais aussi par celles de firmes étrangères. En effet, les bateaux construits en Belgique, promenant le pavillon belge dans les ports lointains, constituaient une excellente propagande pour l'industrie du pays et le savoir faire de leurs ingénieurs. Ne dit-on pas que le commerce suit le pavillon.

3. Tout au long de son existence, la C.B.M.C., d'abord, la C.M.B., ensuite, ont toujours veillé à disposer d'une flotte marchande bien au point. Afin de suivre les progrès de la technique et de maintenir une exploitation économique, cet armement n'a jamais hésité à renouveler sa flotte, en revendant à d'autres ses bateaux après quelques années d'exploitation et en les rempla-

çant par des unités neuves, répondant mieux aux nécessités d'un trafic en perpétuelle évolution.

Cette politique a le grand mérite d'atténuer les effets des crises; tout au long de son histoire, la C.M.B. a passé des commandes en période de dépression, ce qui lui a permis d'acquérir des unités neuves dans des conditions favorables. Quel est l'organisme qui augmente en 1977 son matériel de 50 %. Jusqu'à présent, le sage optimisme du grand armement belge lui a été favorable; pourquoi ne le serait-il encore ?

4. A la pointe du progrès, cet armement s'est toujours acquis le concours d'institutions scientifiques pour l'amélioration des qualités nautiques et de la propulsion de ses unités. D'autre part, elle a toujours été ouverte aux chercheurs; des recherches sur l'influence du vent et sur la salissure des carènes ont été entreprises à bord de ses bateaux et les études publiées à ce sujet ont connu la renommée internationale.

L'étroite collaboration entretenue entre cet armement et les milieux scientifiques a été bénéfique pour l'un et pour l'autre.

5. Ce qu'il convient de mettre le plus en relief, c'est le rôle immense qu'ont joué la C.M.B. et l'A.M.I. dans l'expansion belge outre-mer, tant en temps de paix qu'en temps de guerre.

Il est à peine besoin de rappeler devant cette assemblée les services rendus par ces deux sociétés dans le développement du Congo. Les agences de l'A.M.I. réparties dans le monde et les nombreux ports visités par les bateaux de la C.M.B., constituent autant de centres où la présence belge est génératrice d'un courant commercial.

Avant l'indépendance du Congo, la C.M.B. se consacrait au service de lignes régulières; les anciennes colonies devenant également armateurs, le volume des transports assuré par les pavillons européens sur ces lignes anciennes a diminué. Il s'agit d'une évolution légitime et irréversible qui a conduit l'armement belge à s'intéresser au transport de marchandises en vrac et à entrer dans des conférences de transport orientées vers l'Afrique du Sud, vers l'Afrique occidentale, vers l'Amérique latine, vers les pays Arabes, vers l'Extrême Orient et le Sud-est Asiatique.

De nouvelles solutions ont été adoptées, le conteneur et le roll-on-roll-off; en outre, les lignes maritimes ont été prolon-

gées par des antennes terrestres de façon à offrir à la clientèle un service porte-à-porte.

Bref, la C.M.B. et l'A.M.I. ont fait preuve d'une faculté d'adaptation remarquable et d'une imagination toujours en éveil pour être présentes partout où un courant de trafic intéressant se créait.

6. Enfin, à l'heure où certains s'acharnent contre l'entreprise privée et espèrent résoudre les maux de la crise actuelle grâce aux bienfaits de l'entreprise publique, on peut comparer utilement les organismes privés que nous avons évoqués aux autres organismes de transports publics du pays.

Jamais ces derniers ne jouiront de la liberté d'action et de la rapidité de décision et d'exécution que connaissent les entreprises privées. La lourdeur de la machine administrative et l'intervention de toute une série d'influences diverses, qui n'ont rien à voir avec l'intérêt de l'organisme de transport, constituent autant de freins puissants entravant la faculté d'adaptation aux conditions toujours mouvantes du marché des transports.

REMERCIEMENTS

Nous tenons à remercier le Commandant A. Hubert, directeur administrateur de la C.M.B., et Monsieur J. Gevers, Secrétaire Général de l'A.M.I., pour le bon accueil qu'ils nous ont réservé et pour la documentation qu'ils nous ont fournie et qui a permis de rédiger la présente étude.

BIBLIOGRAPHIE

- Anonyme: Compagnie Maritime Belge (Lloyd Royal), 1895-1945: Mémorial édité à l'occasion du cinquantième anniversaire de la Compagnie Maritime Belge, Anvers, 1945, 23,2 × 19,4 cm, 147 p., 7 ill., 36 ph.
- Anonyme: 1895-1970, Compagnie Maritime Belge, Plaquette éditée à l'occasion du soixante-quinzième anniversaire de la Compagnie Maritime Belge, Anvers, 1970, 23,2 × 21,2 cm, 50 p., 3 ill., 17 photos.
- Anonyme: Antwerpen, de provincie vroeger en nu, monographie éditée par le Crédit Communal de Belgique à l'occasion du XXV^e anniversaire du règne de S.M. le Roi Baudouin, Bruxelles, 1976, 95 p., 63 ill.
- Anonyme: The kingdom of Saudi Arabia - Roads and ports, publication du Ministère des Communications, Riyadh, 1971, in-8°, 89 p., 32 ill.
- Anonyme: C.M.B., premier armement national, publié par la C.M.B., Anvers, 1976, in-4°, 4 p., 10 ill.
- BUTTGEBACH, G.: WALFORD, Biographie Coloniale Belge, publ. de l'I.R.C.B., Bruxelles, 1952, t. III, col. 905-907.
- COOSEMANS, M.: BEST, J.P., Biographie Coloniale Belge, publ. de l'I.R.C.B., Bruxelles, 1952, t. III, col. 48.
- DUCHESNE, A.: Les leçons de l'expérience de son père ont-elles entraîné Léopold II dans la voie de la colonisation, La Conférence de Géographie de 1876, Recueil d'études, publ. de l'ARSOM, Bruxelles, 1976, p. 257-301.
- LECONTE, L.: Les ancêtres de notre Force Navale, édité par le Ministère de la Défense Nationale, Bruxelles, 1952, in-8°, 64 p., 9 ill.
- LEDERER, A.: Histoire de la navigation au Congo, publ. du M.R.A.C., Tervuren, 1965, 375 p., 14 fig., 3 cartes, 89 photos.
- : BEST, J.P., Biographie Belge d'Outre-Mer, publ. de l'ARSOM, Bruxelles, 1973, t. VII, fasc. A, col. 36.
- : OPSTAL (VAN), A., Biographie Belge d'Outre-Mer, Bruxelles, 1968, t. VI, col. 793-796.
- LIEBRECHTS, Ch.: Léopold II, fondateur d'empire, Bruxelles, 1932, 360 p.
- PIRENNE, H.: Histoire de Belgique, t. IV.
- PRINGIERS, Chr.: Les transports maritimes, texte stencillé d'une conférence donnée à Louvain-la-Neuve, le 3 mars 1976. ,
- RANSY, R.: SCRAYEN, L., Biographie Belge d'Outre-Mer, Bruxelles, 1968, t. VI, col. 914-916.
- Revue Telstar de l'A.M.I.-C.M.B., n° 43 à 48, parus en 1976.
- Rapports annuels de la C.M.B. de 1974 et 1975.

Liste des figures

1. Coupe au travers d'un méthanier	50
2. Caisson isolant en contreplaqué	50
3. Section au travers des barrières de froid	50

Liste des photos (in fine)

1. S.S. Bruxellesville
2. Paquebot Albertville
3. Gare maritime
4. M.S. Memling
5. M.S. Minéral Gent
6. M.S. Montenaeken
7. M.S. Dart Europe
8. Quai des conteneurs

TABLE DES MATIERES

RÉSUMÉ	3
SAMENVATTING	3
1. Introduction	5
2. Le développement du port d'Anvers	6
3. L'expansion belge outremer de l'Indépendance à l'aventure du Congo	7
4. L'expansion maritime belge jusqu'en 1895	10
5. La naissance de la Compagnie Belge Maritime du Congo	13
6. La période 1911-1930	15
7. Le Lloyd Royal Belge	20
8. De la naissance de la Compagnie Maritime Belge à l'année 1939	23
9. La période de guerre 1939-1945	27
10. De l'après-guerre à l'indépendance du Congo	31
11. Après l'indépendance du Congo	36
12. La crise du pétrole et l'avenir	43
13. Conclusions	55
REMERCIEMENTS	58
BIBLIOGRAPHIE	59
LISTE DES FIGURES ET DES PHOTOS	60
TABLE DES MATIÈRES	61

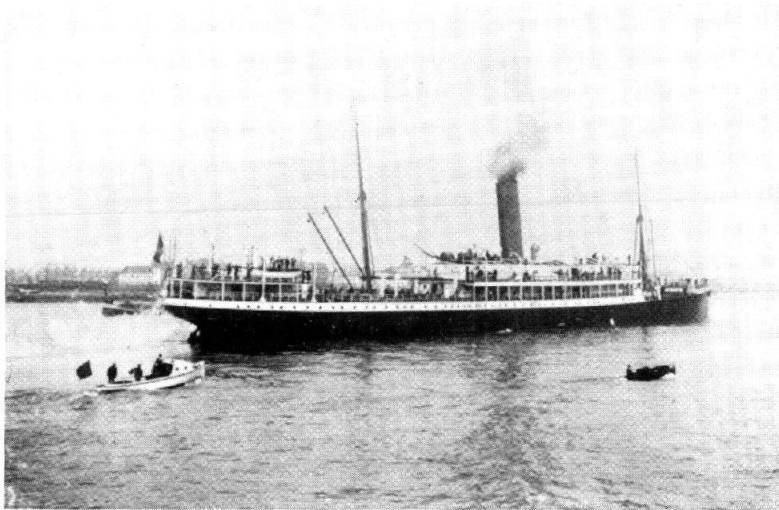


Photo 1 — S.S. Bruxellesville, cargo mixte de 4 075 T.B.R., construit en 1904.

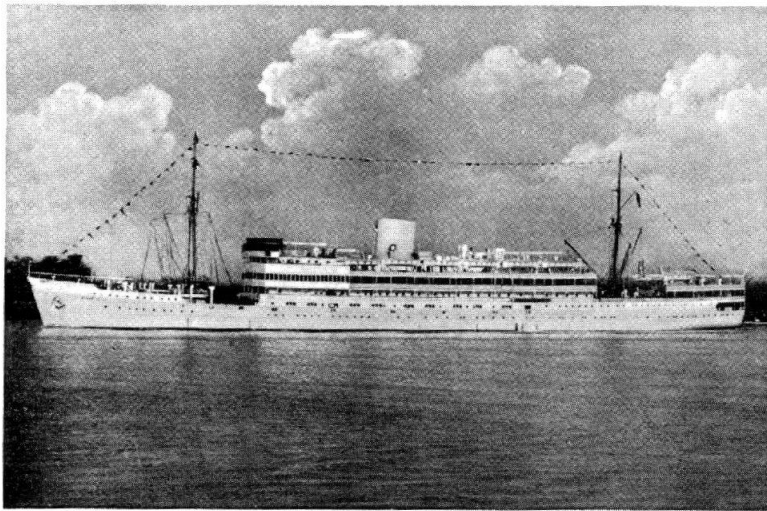


Photo 2 — Paquebot Albertville de 10 764 T. BR, construit en 1928, coulé le 16 juin 1940 au Havre.

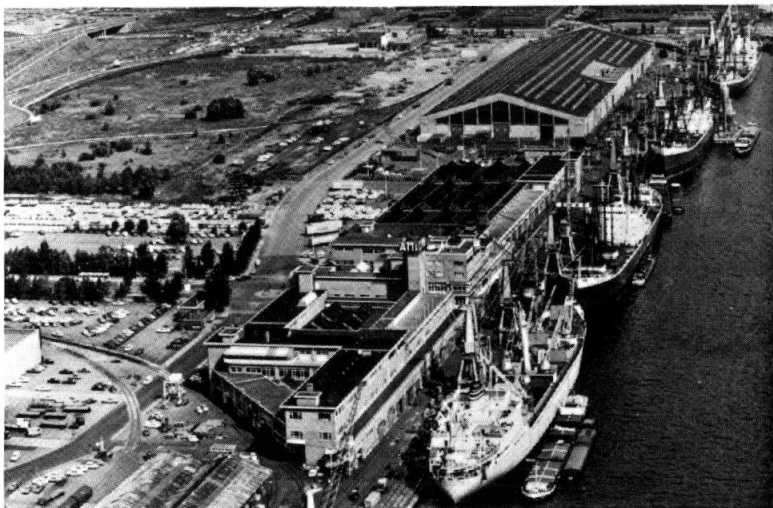


Photo 3 — La gare maritime de la C.M.B. au bassin Léopold du port d'Anvers; à l'arrière plan, le magasin 206 de 80 m de largeur.



Photo 4 — Le M.S. Memling, cargo de 10 399 T. BR, construit en 1963.



Photo 5 — Le M.S. Minéral Gent, minéralier de 70 800 tonnes de port en lourd.



Photo 6 — Le M.S. Montnaeken, cargo de 11 600 T. BR, construit en 1968.



Photo 7 — Le M.S. Dart Europe, d'une capacité de 1556 conteneurs de 20 pieds, construit en 1970.

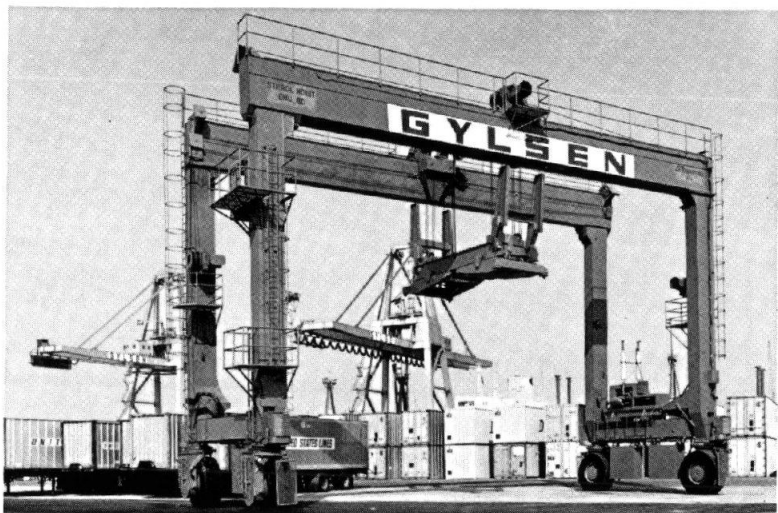


Photo 8 — A l'avant plan, manipulation de conteneurs au moyen d'un straddle-Hoist au terminal Gylsen du bassin Churchill au port d'Anvers; à l'arrière plan, deux portiques de transbordement des conteneurs entre le navire et le quai.



Achévé d'imprimer le 11 juin 1977
par l'Imprimerie SNOECK-DUCAJU en Zoon, N.V., Gand