

Le marché international de la banane, étude géographique d'un "Système commercial"

J.-C. MAILLARD

LE MARCHÉ INTERNATIONAL DE LA BANANE,
ETUDE GEOGRAPHIQUE D'UN «SYSTÈME COMMERCIAL».

J.-C. MAILLARD.

Fruits, Jan. 1985, vol. 40, n° 1, p. 3-25.

RESUME - Dans cette cinquième livraison qui clot la première partie de l'ouvrage, l'auteur évoque la géographie du transport de la banane et décrit la mutation récente de la mûrisserie à travers l'exemple français.

Ports bananiers et «routes» bananières :

Ayant ainsi rappelé les conditions d'exploitation du navire et les changements techniques dont il fait l'objet, puis l'évolution globale de la flotte mondiale et les importantes redistributions internes qui l'ont depuis dix ans profondément bouleversé, il nous faut maintenant revenir à des considérations plus typiquement géographiques pour une brève analyse des flux maritimes qui mettent en relation producteurs et consommateurs et des organismes portuaires entre lesquels se tisse le réseau des échanges internationaux.

On sera évidemment d'abord sensible ici à l'impression de permanence que révèlent tous les documents disponibles, cartes et statistiques : permanence des grandes régions de production commerciales, malgré les fluctuations de l'exportation, que souligne l'activité parfois ininterrompue dans chaque territoire de un ou deux points de chargements devenus traditionnels ; permanence des grandes zones d'importation maintenant que les marchés sont bien établis et que leur activité n'est plus que le reflet de leur importance démographique ; permanence des grands axes du trafic bananier international enfin dont le tracé fixé souvent très tôt est d'autant plus ferme que la circulation des navires est tributaire de quelques passages obligés.

Et pourtant là encore la réalité est faite de multiples changements qui, sans altérer l'essentiel du schéma établi, lui apportent de constantes corrections en fonction des variations de la production et de la demande internationale. On le constatera en considérant d'abord les infrastructures portuaires où transitent obligatoirement les fruits à l'exportation comme à l'importation, puis à travers l'évocation que nous serons amenés à faire des principales «routes» bananières à l'animation desquelles contribue puissamment le mouvement de va-et-vient continu des navires qu'exprime assez bien l'image de la «noria».

● Les installations portuaires spécialisées dans le traitement des bananes. Elles sont à l'origine des plus sommaires, et le restent parfois longtemps puisque l'on chargeait encore sur rade localement au tournant des années 1970. C'était le cas à Basse-Terre (Guadeloupe) jusqu'à la mise en service en 1964 de son quai bananier, de Guayaquil (Equateur) à la fin de cette décennie malgré les aménagements modernes du «Puerto-Nuevo», de la zone d'Uraba (Colombie) plus tard encore vu les difficultés d'accostage au fond du golfe de Darien et le refus sans doute de la UFC d'engager des frais d'équipement excessifs. Très vite cependant, dès que le trafic bananier bien établi rendait possible une desserte maritime régulière et pouvait justifier le passage de plusieurs navires dans la même semaine, il était apparu nécessaire de mettre en place une infrastructure solide et durable, quand bien sûr le milieu s'y prêtait et que la compagnie qui prenait cette initiative était assurée de la durée de son installation. Il s'agissait alors dans la plupart des cas d'un appontement de bois (ou wharf) pointé vers le large, que l'on étirait jusqu'à ce que soient atteintes des profondeurs suffisantes pour la sécurité des opérations, grâce auquel on pouvait amener les wagons jusqu'au flanc du navire. Une toiture métallique protégeait les opérations du soleil et de la pluie, et une batterie de «norias», quatre en général, une pour chaque cale, facilitait les chargements en assurant un accès facile à toutes les parties du bâtiment. Rares étaient en effet dans les premiers temps les cas où l'on avait pu aménager directement une portion du littoral comme à Santa-Marta (Colombie) ou à Puerto-Cortes (Honduras).

Dans l'ensemble du système commercial mis en place à grands frais dès le début du siècle par les sociétés bananières, il est certain que les ruptures de charge imposées au fruit par les manutentions portuaires successives dont il était l'objet, constituaient de lourdes servitudes. Elles étaient d'abord inévitablement une perte de temps d'autant plus regrettable que le voyage était plus long et la

conservation du produit dans ces conditions plus délicate. Elles obligeaient aussi à des manipulations supplémentaires qui n'ajoutaient rien à la qualité de la banane. Elles étaient enfin un facteur de coût supplémentaire non négligeable puisqu'elles contraignaient à chaque fois à mobiliser une nombreuse main-d'oeuvre pour effectuer rien de plus que l'arrimage colis par colis puis le désarrimage de la cargaison. On put cependant assez vite parvenir à atténuer ces difficultés et porter les opérations de chargement comme de déchargement au niveau d'efficacité que pouvait requérir, dans les conditions traditionnelles de l'exportation bananière, le caractère massif de la production et des moyens de transport en usage. On eut pour cela recours à d'importants moyens mécaniques.

Un système astucieux permettant aux régimes de la variété Gros-Michel de passer directement un à un du quai jusqu'à la cale sans avoir à subir un traitement trop brutal, fut en effet bientôt mis en place un peu partout, mais là surtout où les compagnies totalement responsables de l'exportation avaient pu adapter exactement l'outillage portuaire à leurs besoins. Il s'agissait en fait d'une suite de poches de toile formant chaîne sans fin à laquelle un moteur assurait un mouvement de déplacement continu. Solidaire d'un bâti métallique monté sur rails et muni d'une flèche mobile permettant de positionner la noria à l'exact aplomb de la cale desservie, elle permettait au fruit de s'élever verticalement jusqu'au niveau du pont puis de transiter latéralement jusqu'au dessus du carré de panneau par lequel on le descendait ensuite jusqu'à l'entrepont qui lui était affecté. Un système annexe de bandes transporteuses horizontales permettait en général aux régimes de passer de la rame de wagons qui les avait apportés jusqu'au pied de l'engin que deux dockers alimentaient au rythme de la machine. Dans la cale le retournement de la poche parvenue au terme de sa descente permettait à un manutentionnaire de prendre à l'épaule chaque régime pour lui faire parcourir les quelques mètres le séparant de l'endroit où il était stocké pour la durée de la traversée. Un simple réglage de la longueur de la chaîne plongeant à l'intérieur du navire permettait de modifier à volonté le niveau où devaient être livrés les fruits. Le chargement se développant logiquement du bas vers le haut, il suffisait en fait de la raccourcir par étapes successives.

Ce type de matériel relativement perfectionné que l'on trouve notamment dans les régions où opère la United Fruit, n'est pas cependant caractéristique de l'état moyen de l'équipement des zones bananières. Ailleurs en effet, même lorsque le navire pouvait venir à quai, ce qui représentait un énorme progrès relativement aux opérations sur rade, les méthodes de manutention restaient souvent des plus sommaires. C'est ainsi qu'on voyait encore en Martinique, au lendemain de la guerre, de longues files de porteuses pénétrant par les portelones, un régime sur la tête, puis revenues sur le quai, gagnant toujours en file indienne l'endroit où avec l'aide de deux dockers elles pouvaient prendre en charge un second colis. Très vite

certes un système de chargement par noria ou transporteurs mécaniques du type «sauterelle», permit de renoncer durablement à ces méthodes d'un autre âge, mais il fallut ici en réalité attendre l'aménagement récent du quai de l'hydrobase pour que l'on se souciât véritablement de rationaliser enfin l'ensemble des opérations. Il est vrai que le carton était entre temps devenu l'unique mode de conditionnement des fruits. A Basse-Terre (Guadeloupe) par contre, la réalisation du quai bananier permit de passer directement des chargements par chalands et «trapèzes» en rade foraine, à la noria moderne à laquelle on se contentera d'apporter de modestes améliorations avec l'apparition de navires plus importants, et la généralisation de l'emballage de carton.

L'évolution du conditionnement des fruits n'eut pas en effet de conséquences bien spectaculaires en ce domaine et l'on persiste d'abord en règle générale à utiliser le matériel existant sans se poser de question. On dut cependant reconnaître bientôt que les basculements, même peu nombreux, qui étaient imposés aux boîtes, pouvaient avoir quelques effets sur la qualité des bananes et qu'il fallait donc songer à adapter le système pour en limiter les risques. Mais il n'en résulte pas de changements considérables et l'on continue dans l'ensemble à charger comme par le passé partout où le matériel avait été maintenu en état, à Golfito (Costa-Rica) par exemple. Ailleurs par contre, à La Ceiba (Honduras), à Puerto-Limón (Costa-Rica), on a préféré un ensemble de tapis roulants et de glissières qui semble plus favorable au carton, à condition d'éviter au maximum les chocs brutaux. Ailleurs encore, à Sainte-Lucie notamment, on a opté pour l'innovation en généralisant la palettisation des fruits. Si l'on se souvient enfin que Fort-de-France et Pointe-à-Pitre se sont récemment équipés de portiques et que ces deux centres exportent maintenant uniquement en conteneurs, on constatera l'extrême variété actuelle des formules retenues bien que la tendance soit assez généralement aujourd'hui de privilégier dès que possible les modes de chargement «unitaires» plus favorables de toute évidence à la qualité des fruits transportés.

A l'importation par contre, les équipements spécialisés dans le traitement des bananes sont d'un type plus uniforme. Un jeu de norias assure la prise des régimes en cale et leur transfert à quai dans le cas d'installations amovibles, ou directement dans le hangar de réception des fruits s'il s'agit d'installations permanentes télescopiques. Deux solutions sont en effet possibles. Dans le premier cas le matériel est préparé pour l'arrivée du navire et c'est celui-ci qui, avec les moyens du bord, met en place l'appareillage. Parvenus à quai les régimes empruntent des transporteurs horizontaux mobiles disposés en ligne et gagnent les installations de stockage à l'abri de bâches imperméables. Dans le second cas les fruits ayant quitté le navire transitent au-dessus du quai en atmosphère contrôlée et redescendent seulement dans le hangar climatisé où ils sont éventuellement stockés avant réexpédition vers les centres de mûrissement.

On ne peut pas dire cependant que l'une des formules soit réellement supérieure à l'autre et que la qualité des fruits soit mieux garantie ici que là. L'essentiel est en effet que les fruits sortant du navire n'aient ni le temps d'être affectés par de trop basses températures extérieures, ni d'être soumis à un réchauffement accidentel. A condition de faire vite et de prendre quelques précautions surtout en saison froide, on peut donc pratiquement décharger des bananes sans avoir recours à des installations particulières. D'où vient alors que les principaux ports bananiers aient cru bon de s'équiper très vite d'une capacité de stockage importante et de climatiser le hangar spécialement affecté à la réception des fruits ?

On peut avancer plusieurs explications. Le souci d'abord de marquer l'intérêt porté à une activité qui n'est pas en soi spectaculaire, ni encombrante, mais dont le rôle d'animation est évident que l'on considère la fréquence et la relative régularité du mouvement des navires, le nombre des dockers employés ou la masse des salaires annuellement distribuée. La qualité des installations offertes était ainsi une assurance pour l'avenir, la garantie de la fidélité des principaux utilisateurs. L'importance des tonnages débarqués à chaque arrivage imposait aussi de disposer d'un minimum de surface d'accueil avant réexpédition, le temps pour l'importateur de rassembler ses fruits et d'en organiser la redistribution. L'ampleur des contrastes thermiques saisonniers imposait alors de contrôler strictement la température ambiante afin d'éviter de rompre prématurément la continuité de la chaîne du froid. Une bonne isolation des parois ajoutait en conséquence à l'efficacité des calorifères ou des batteries frigorigènes dont il était équipé et que l'on mettait en marche selon la saison. Mais l'utilité de ces installations était pleinement évidente là où opéraient simultanément plusieurs importateurs comme c'était notamment le cas des ports français de la Manche où entraient les fruits antillais. Les opérations connaissaient alors le maximum de complexité. Non seulement chacun d'entre eux devait regrouper les régimes ou les cartons dont il avait la responsabilité, que les hasards du chargement avaient dispersés entre plusieurs entrepôts ou plusieurs cales, mais encore il était astreint en tant que commissionnaire à trier soigneusement les lots de ses clients de façon à pouvoir en effectuer la vente. Le hangar était dans ce cas le lieu d'une intense activité et le ballet des chariots chargés de fruits circulant rapidement entre les cases dévolues à chaque «marque» ou «contremarque», contribuait à renforcer l'impression d'intense animation que l'on ressent dans tout port bananier dès que le navire est immobilisé à quai et que les norias ont été mises en place.

L'évolution récente des méthodes de travail a cependant contribué à modifier assez sensiblement la physionomie des ports bananiers d'importation. La normalisation des fruits a ôté à l'«allotissement» une grande partie de son intérêt et s'il n'a pas immédiatement disparu les déchargements en direct sont devenus de plus en plus fréquents même dans les ports normands. La nécessité d'un hangar climatisé est donc aujourd'hui moins évidente puisque l'on peut

utiliser en fait n'importe quel quai pourvu de pouvoir y déplacer les équipements de manutention indispensables. Les progrès de l'organisation professionnelle et le souci de rationalisation des circuits commerciaux ont joué dans le même sens. Les anciennes installations ont perdu donc une partie de leur utilité mais on ne les a pas pour autant toujours abandonnées. On s'est au contraire efforcé de les adapter aux impératifs de rentabilité actuels de façon à réduire autant que possible l'immobilisation du navire et à comprimer au maximum le coût du déchargement. L'électronique a ainsi dans quelques cas, à Brême, à Hambourg, permis d'automatiser quelques opérations annexes (pesage, comptage, facturation ...) tandis qu'une meilleure organisation du travail, un débit plus rapide des norias, permettaient de réaliser de notables gains de productivité.

Il apparaît cependant que de tous les éléments qui assurent la continuité de la chaîne de distribution de la banane, les équipements portuaires sont parmi ceux qui ont relativement le moins évolué dans les vingt dernières années à quelques exceptions près. Certes on ne charge plus guère maintenant sur rade et la rationalité des opérations est dans l'ensemble partout garantie, mais si l'on a su améliorer l'efficacité de l'outil de travail, on ne l'a pas véritablement perfectionné. C'est pourquoi il faut attendre que la «Révolution» du carton ait amené les esprits à concevoir ici la possibilité de chargements groupés, par palettes ou conteneurs, pour que l'on puisse enfin envisager de faire sauter le «goulot d'étranglement» que constituaient les techniques de mise à bord traditionnelles. Les deux méthodes sont en effet des plus séduisantes et elles ont aujourd'hui leurs partisans les plus convaincus bien que le débat théorique sur les avantages comparés de l'une et de l'autre soit quelque peu faussé par l'attitude des compagnies de navigation concernées cherchant d'abord à justifier leur propre effort d'équipement. Ainsi Salen prône-t-elle la palette en grande partie parce qu'elle exploite une flotte de conception classique et que la palettisation est seule compatible avec l'aménagement interne de ses reefer, tandis que la Compagnie générale maritime qui vient de réaliser un important investissement se fait inversement l'ardent partisan de la conteneurisation des fruits qui lui a enfin permis une exploitation rationnelle de ses lignes antillaises.

On notera cependant que, quelle que soit la formule qui pourra dans l'avenir prévaloir, c'est en fait la notion même de «port bananier» qui risque de se trouver à terme mise en question dans la mesure où l'une et l'autre solution technique ne peuvent être pleinement rentables que si le fruit peut parcourir, sans reconditionnement intermédiaire, la totalité du circuit commercial qu'il emprunte pour aller du producteur au consommateur. On s'oriente donc vers des transbordements directs systématiques du navire au wagon ou au camion, et déjà la conteneurisation des fruits antillais aura imposé de transférer aux portiques du Havre une activité qui s'était jusque-là partagée entre les installations spécialisées de Dieppe et de Rouen. Le trafic bana-

nier y perdra un peu plus de son «pittoresque» traditionnel, mais il y gagnera en contrepartie la continuité d'opération qui lui avait été à ce jour refusée par les servitudes inhérentes au transport maritime.

● **Les grands axes du trafic bananier.** Si dans la mer des Caraïbes, les multiples courants du trafic bananier dessinent sur la carte un réseau complexe, les flux de transport se simplifient et se régularisent au-delà en raison de l'effet de filtre de l'arc antillais. En résulte le dessin ferme de la grande route bananière transatlantique qui assure une part importante des échanges internationaux et doit à la stabilité de la géographie de la production et de la consommation de ce fruit une grande permanence. Ailleurs dans le Monde ne se développent relativement que des axes secondaires qui témoignent notamment de l'étroitesse des rapports noués entre l'Afrique de l'Ouest (ou le Cameroun) et l'Europe entre les deux guerres, puis entre l'archipel philippin et le Japon dans les quinze dernières années. On notera cependant que si en conséquence le déclin de la participation équatorienne aux importations nippones a abouti rapidement à limiter les interférences dans la zone Pacifique, celles-ci ont par contre joué en Europe dans les vingt dernières années en faveur des productions améri-

caines, vu le repli marqué des exportations africaines. De la sortie Nord du canal de Panama à l'entrée en mer du Nord ou mieux de Guayaquil à Hambourg compte tenu de l'importance de ces deux ports dans le domaine précis qui nous intéresse, se développe ainsi depuis la guerre l'une des artères les plus longues et les mieux alimentées du commerce international bananier.

- *La Route bananière Equateur-Europe et ses annexes.*
Vu l'importance de la production de l'Equateur à partir de la fin des années 1950 et l'intérêt porté par les sociétés européennes à ce territoire à travers la décennie suivante, on ne s'étonnera pas de la place que tient la banane dans le trafic du canal de Panama. Là s'additionnent d'ailleurs deux flux d'origine différente. Si la contribution équatorienne est en effet de loin la plus importante (elle est en 1967-1968 puis à nouveau à partir de 1974-1975 de l'ordre du million de tonnes), on ne peut assurément négliger ici l'importance des apports de la côte Ouest de l'Amérique centrale qui approchent en 1967-1968 les 350.000 tonnes et dépassent même, en 1973-1974, les 500.000 tonnes. C'est donc de ce fait entre un million et 1,5 million de tonnes de bananes en moyenne qui ont transité du sud vers le nord dans la période couverte par le tableau

TABLEAU 14 - Le trafic bananier du canal de Panama.

(années fiscales 1er juillet-30 juin et milliers de tonnes longues ; 1 tonne longue = 1,016 tonne métrique).

	1967-68	1968-69	1969-70	1970-71	1971-72	1972-73	1973-74	1974-75	1975-76
Atlantique → Pacifique									
- Côte E. Am. centrale vers									
Côte W. USA	-	25	29	4	11	-	-	-	-
Asie	11	68	50	-	-	-	-	-	-
Pacifique → Atlantique									
- Côte O. Am. centrale vers									
Côte E. USA	339	373	328	338	271	280	246	278	151
Moyen Orient					-	8	10	3	16
Europe	4	21	71	89	191	172	260	211	238
Afrique					?	4	4	12	25
- Côte O. Am. du Sud vers									
Côte E. USA	348	230	234	178	137	242	308	346	299
Europe	639	533	512	465	518	561	626	714	649
Afrique	-	2	11	10	15	28	19	33	31
Moyen Orient					-	8	14	85	101
TOTAL									
- Atlantique → Pacifique	11	93	80	4	11	-	-	-	-
- Pacifique → Atlantique	1330	1160	1157	1080	1132	1304	1487	1682	1510
Sur trafic réfrigéré total :									
- Atlantique → Pacifique	?	275	234	242	?	402	473	409	434
- Pacifique → Atlantique	?	2562	2529	2487	?	2904	3180	3365	3428

Noter l'extinction des flux E.O. et l'apparition de courants nouveaux vers l'Afrique et le Moyen Orient.

Noter aussi la puissance des courants traditionnels : Equateur-Europe et Equateur-Côte Est des USA ainsi que la participation croissante de la côte O. de l'Amérique centrale aux exportations vers l'Europe alors que les exportations vers la côte E. des USA sont dans la période assez hésitantes.

14, où nous nous sommes efforcé de détailler les chiffres ce qui représente, notons-le, à peu près 45 p. 100 du trafic réfrigéré enregistré à cet endroit, à même époque et dans le même sens.

L'éclatement, à Colón, de ce flux massif, est ainsi à l'origine de trois directions de trafic inégales : l'Europe du nord-ouest qui capte l'essentiel du tonnage ; l'Amérique du nord qui du fait des progrès de la production de la côte est de l'Isthme semble progressivement modérer ses achats sur la façade Pacifique ; l'Afrique et le Moyen Orient enfin dont la demande relativement modeste enregistre par contre de remarquables progrès depuis la fin des années 1960. Nous limiterons ici notre analyse au courant principal de trafic issu du Canal, mais progressivement étoffé nous le verrons par la coalescence de flux secondaires ou mineurs convergeant vers l'Europe et empruntant à travers l'Atlantique un parcours analogue fixé dans ses grandes lignes par la géographie (figure 11).

C'est ainsi approximativement, à la date de 1972 retenue par commodité, à peu près 1.700.000 tonnes qui ont franchi le Déroit de Mona en direction de l'Ancien Monde soit 740.000 tonnes provenant du port de Colón, 650.000 tonnes de fruits originaires du Changuinola panaméen et de la province costa-ricienne de Puerto-Limón, 130.000 tonnes de bananes jamaïcaines et 150.000 tonnes de fruits colombiens chargés à Turbo. Mais avant même que ne se détache du courant principal les tonnages destinés à l'Europe du sud, on atteint sans doute les 2,4 millions de tonnes en raison des apports du Guatemala et du Honduras ayant choisi de franchir le déroit de Floride et de la contribution beaucoup plus importante des petites Antilles et du Surinam. C'est là assurément le maximum car la perte de 370.000 tonnes rejoignant à leur entrée en Méditerranée les 430.000 tonnes de provenance africaine et canarienne, affaiblit nettement le débit de la veine principale insuffisamment réalimentée au droit du cap Finistère par les 110.000 tonnes de bananes africaines ou canariennes gagnant le nord du continent. On est ainsi approximativement à 2 millions de tonnes à l'entrée en Manche mais à 1.500.000 tonnes seulement dans le Pas-de-Calais en raison des déchargements effectués entre-temps en France ou en Grande-Bretagne. Le gros du trafic vient alors se disperser dans les ports de la mer du Nord, de Anvers à Hambourg, et seuls 200.000 tonnes peut-être entrent en Baltique à destination des pays socialistes tandis qu'en Méditerranée ce n'est sans doute pas plus de 120.000 tonnes qui franchissent à l'époque le déroit de Sicile (figure 12).

Si l'on considère que pour transporter les 2.400.000 tonnes ayant transité en 1972 de la zone américaine vers l'Europe du nord et du sud, il a fallu à raison d'une moyenne que l'on peut estimer à 2.200-2.300 tonnes par voyage, mobiliser entre 1.000 et 1.100 navires, on réalisera mieux le pouvoir d'animation d'une activité qui ne s'impose pas a priori par l'ampleur exceptionnelle des tonnages traités. Ainsi il a dû passer quotidiennement en moyenne dans le déroit de Mona, en 1972, deux navires chargés de bananes

à destination des marchés du nord, et 18 à 19 navires peut-être sont entrés hebdomadairement en moyenne, toutes provenances confondues, dans la Manche. Mais si l'on tient compte des variations saisonnières du trafic (puisque 2/3 des fruits sont exportés dans le premier semestre de l'année), c'est en fait au bas mot 5 à 6 navires, 8 à 10 peut-être pendant les mois d'avril à mai, qui franchissent quotidiennement le Tropic en direction du nord pendant la haute saison et croisent à cet endroit un nombre équivalent de cargos fruitiers ralliant au plus court leurs ports de chargement américain.

Il n'est pas cependant possible dans l'état actuel de la documentation statistique aisément disponible, d'aller beaucoup plus loin dans l'analyse de cette grande route maritime qui n'est que la résultante des politiques d'exportation développées par un petit nombre de grands opérateurs commerciaux. C'est pourquoi, à défaut de l'appréhender dans son ensemble, peut-on se contenter de l'étudier dans l'un de ses éléments les plus dynamiques pour lequel l'accès à l'information apparaît plus aisé, et qui, s'agissant du trafic bananier entre les Antilles et la France, nous touche plus directement. Nous y retrouverons à l'oeuvre la CGT-CGM dont nous avons dit précédemment les efforts d'équipement, et nous pourrions préciser à travers elle quelques-uns des problèmes de gestion que soulève le fonctionnement quotidien de ce type de transport.

Une image expressive de la réalité quotidienne des transports fruitiers transocéaniques : l'exemple des lignes bananières desservies par la CGT-CGM entre les Antilles et la France.

Considérons tout d'abord l'évolution globale du trafic. Alors qu'en 1956 l'importation des fruits antillais en France n'atteint pas encore 160.000 tonnes, elle dépasse 260.000 tonnes à la fin des années 1960 et culmine à deux reprises au début des années 1970 à plus de 300.000 tonnes. De 1950 (150.000 tonnes) à 1972 (318.500 tonnes) les quantités manipulées ont ainsi plus que doublé mais ces 22 années ne révèlent pas une progression parfaitement régulière. On peut y distinguer quatre périodes (figure 13):

De 1950 à 1956, s'achève la croissance accélérée des années de reconstruction à laquelle succède une période de relative stabilité des volumes débarqués qui correspond aux Antilles au développement de la Cercosporiose. Incapable d'une résistance sérieuse dans un contexte physique et économique passablement défavorable, Guadeloupe et Martinique ne parviennent pas à maîtriser le fléau avec les ressources d'une technologie qui a fait la preuve de son efficacité dans les grandes régions de production bananière intégrée centre-américaines, mais s'adapte mal au contexte antillais. Il faut donc attendre la mise au point des procédés modernes de lutte pour que la reprise devienne possible. A noter cependant qu'en raison du cyclone de 1956, la relance en Guadeloupe n'est effective qu'à partir

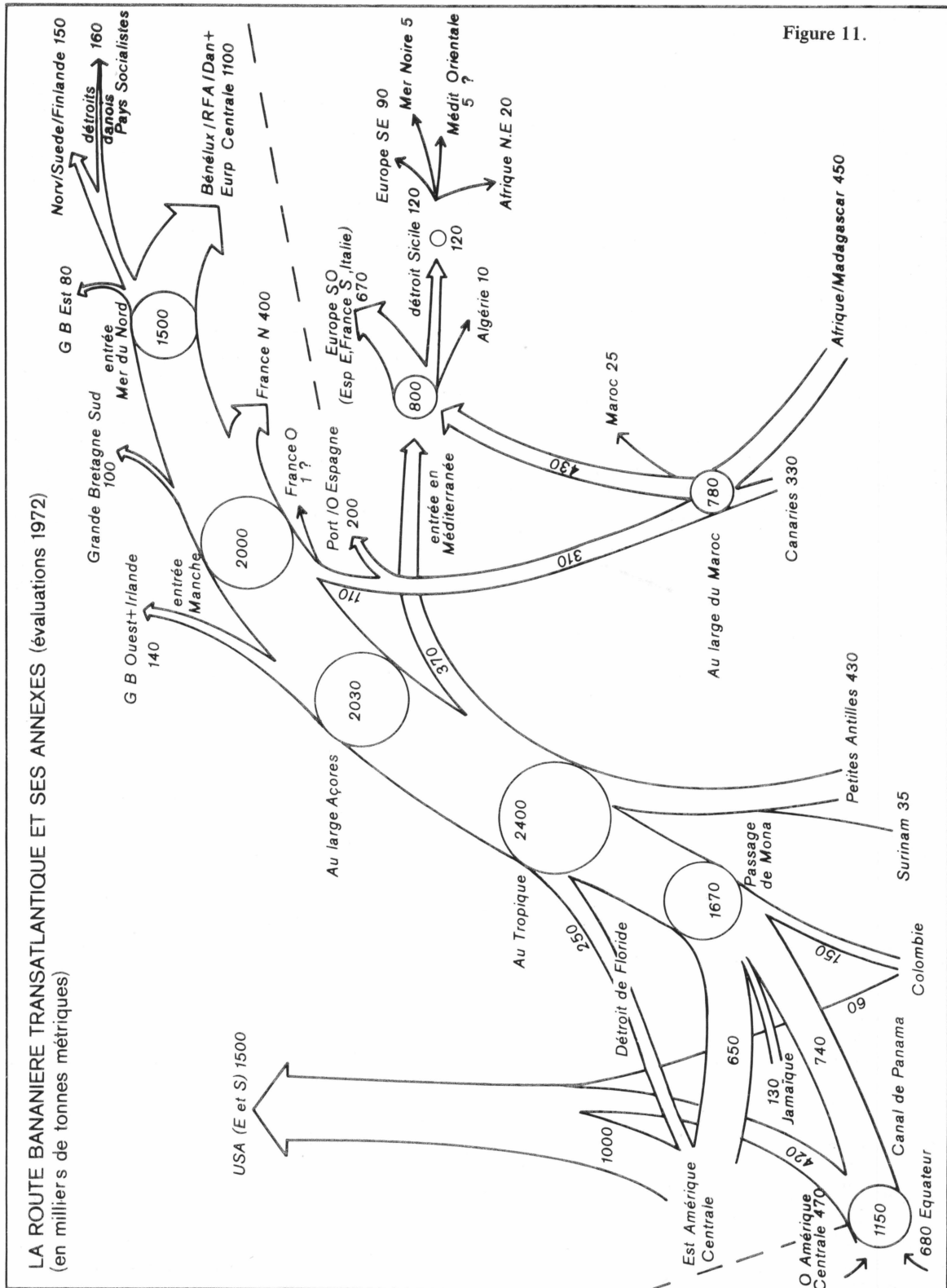
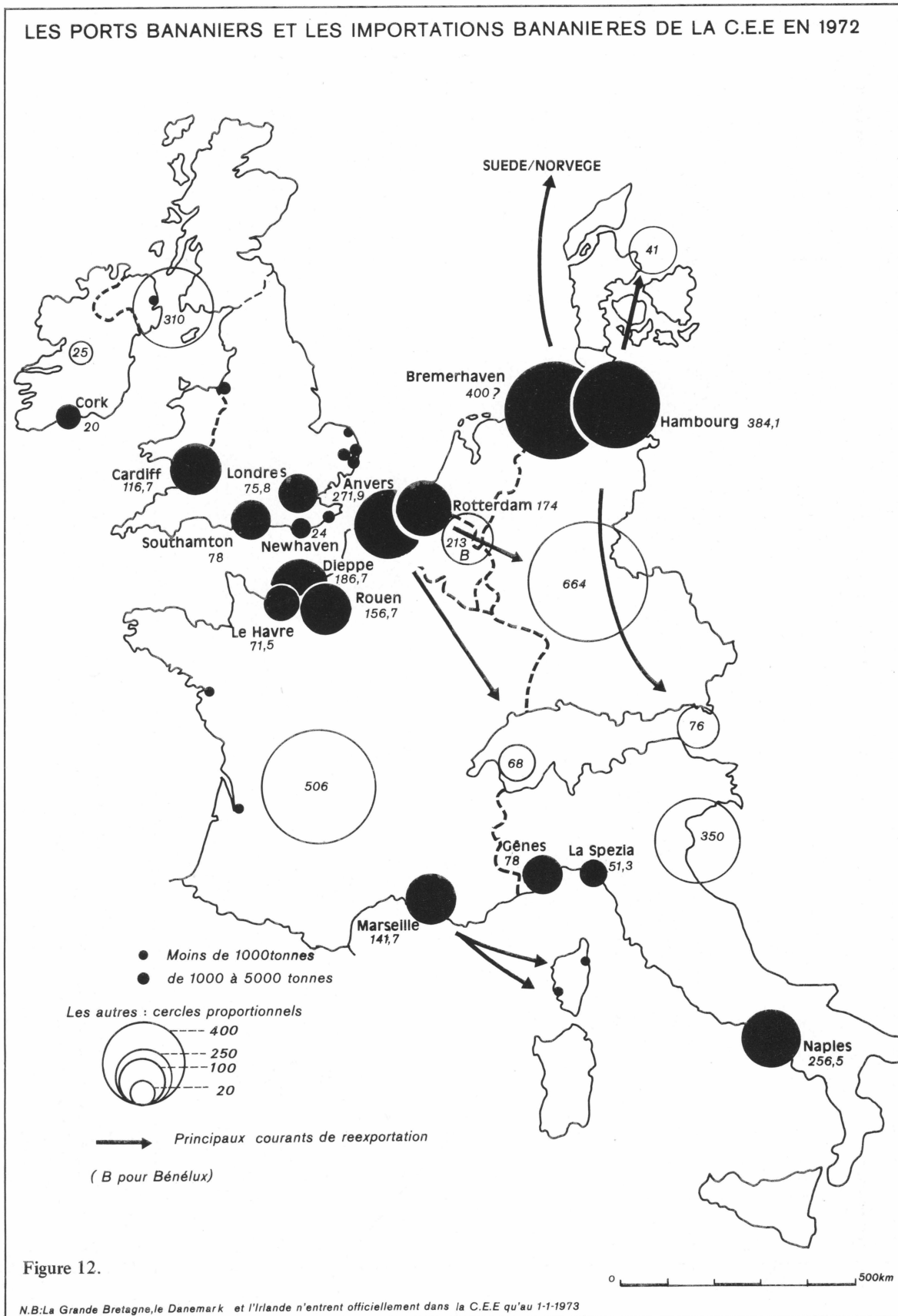
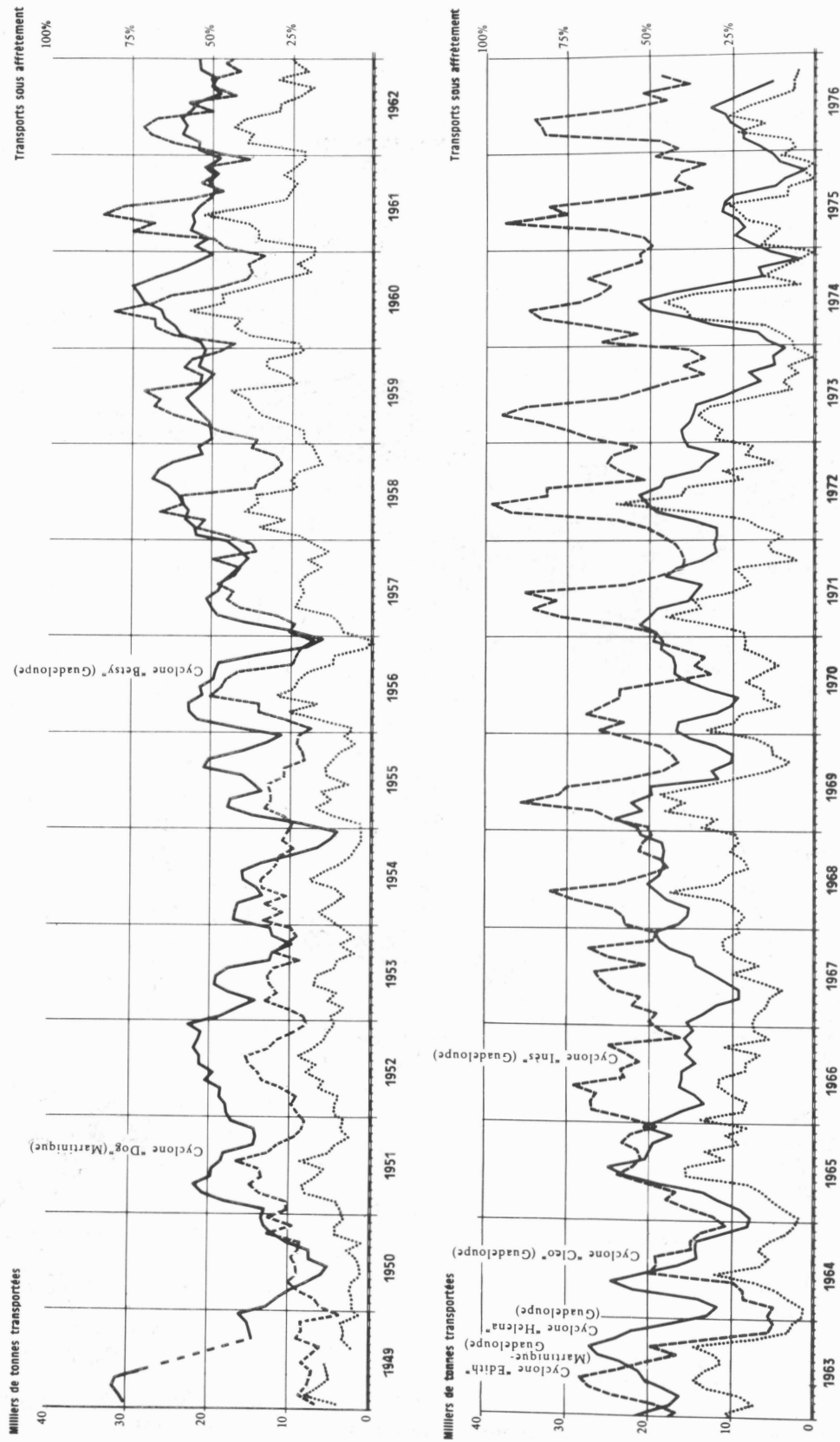


Figure 11.

N.B. Le canal de Suez est à l'époque fermé. Les fruits de l'Est Africain ou de Madagascar doivent donc emprunter la route de l'Ouest.





— Evolution des importations françaises de bananes en provenance de Guadeloupe et de Martinique entre 1949 et 1976.

En tiretés : tonnages entrés dans les ports français (Dieppe, Rouen, occasionnellement Nantes ou Marseille). — En pointillés : tonnages entrés sur navires affrétés par la C.G.T./C.G.M. — En trait plein : % des importations effectuées sous affrètements (moyennes mobiles établies sur trois mois consécutives).

Figure 13.

de la fin de 1957. La production martiniquaise saura saisir l'occasion de prendre ici un avantage durable.

De 1957 à 1962, la croissance des importations est au contraire remarquable. On notera tout de même que l'essentiel de la progression constatée prend place entre 1957 et 1959, alors que les années 1960-1962 se caractérisent par une nouvelle stabilisation des résultats obtenus aux alentours des 260.000 tonnes. C'est l'époque où le marché national après une rapide expansion, s'organise, mais c'est aussi le moment où la production antillaise, contrainte d'envisager l'évolution de ses structures et de ses méthodes, hésite quelque peu et marque le pas.

De 1963 à 1970, alors que se poursuivent et s'achèvent les mutations amorcées dans la période précédente, les îles sont frappées coup sur coup par une suite de catastrophes dont la Guadeloupe subit les effets principaux. Si Edith et Helena en 1963 ont affecté les deux départements, Cléo (en 1964) et Inès (en 1966) ont essentiellement ravagé Basse-Terre et sa région, tandis que la Martinique peut profiter de ces circonstances malheureuses pour mener à terme la reconversion bananière de certains de ses meilleurs terroirs. Elle parvient ainsi à compenser de mieux en mieux l'effacement périodique de la Guadeloupe. On notera cependant que de tous les accidents qui affectent la production antillaise dans les années 1960, c'est Edith et Helena, parce qu'ils ont frappé simultanément les deux îles, qui se marquent par le creux le plus spectaculaire de la courbe. Cléo par contre et surtout Inès ne s'accompagnent que de replis mineurs en raison du fait que la production martiniquaise parvient à chaque fois à compenser au moins partiellement l'effacement de la Guadeloupe et que ses progrès réguliers lui permettent d'affronter de mieux en mieux ces périodes de demande exceptionnelle. Les effets de Dorothy, en 1970, sont au contraire plus sensibles car il s'agit cette fois d'un accident essentiellement martiniquais. La Guadeloupe encore mal remise n'a pas eu alors, de toute évidence, les moyens de corriger à son tour cette défaillance.

De 1971 à 1976-77, la situation tend enfin à se normaliser malgré l'occurrence d'une série d'années sèches. La courbe des importations annuelles de fruits antillais tend cependant à se redresser sensiblement puisqu'à deux reprises on dépasse les 300.000 tonnes. Mais elle est aussi très irrégulière et 1975 retrouve ainsi pratiquement le niveau de 1959. Plus remarquable est depuis la fin des années 1960 l'accentuation des contrastes saisonniers qu'elle propose, la pointe annuelle avoisinant maintenant assez régulièrement les 40.000 tonnes, alors que les minima d'automne et d'hiver se situent en moyenne entre 15 et 20.000 tonnes soit à peu près ce que l'on pouvait constater au début des années 1960 quand les mois dépassant les 30.000 tonnes étaient encore l'exception.

Plus que la progression des importations globales d'une année à l'autre que souligne le glissement de la courbe vers la partie haute du graphique, frappent en effet les contrastes saisonniers. Peu sensible encore au début des

années 1950, la prépondérance du premier semestre tend progressivement à s'affirmer avec 52,6 p. 100 des entrées pour la période 1951-1953, 55,8 pour les années 1956-1960 puis, après un léger repli consécutif aux cyclones et coups de vent des premières années 1960, 56,1 p. 100 pour 1966-1970 et 61,1 p. 100 pour 1971-1975. Il reste cependant que c'est le second trimestre de l'année qui est très systématiquement le moment du maximum d'activité des échanges puisqu'il est le seul à avoir jamais dépassé les 100.000 tonnes (et ceci à quatre reprises entre 1970 et 1976), et que sur les 27 années pour lesquelles nous disposons de données précises, il est vingt fois en première position. Ainsi le classement le plus fréquemment obtenu est-il du type 2/1/3/4 (11 fois en 27 ans), les troisièmes et quatrièmes trimestres pouvant cependant intervertir leurs positions en raison d'un hiver clément ou au moins tardif (3 fois dans la période). On verra même 8 fois en 27 ans le quatrième trimestre de l'année localiser la pointe de la consommation nationale alors qu'une fois seulement celle-ci se sera située dans le premier trimestre. C'est dire la sensibilité du commerce de la banane aux événements climatiques et du même coup la difficulté de prévoir à coup sûr l'état du marché à certains moments de l'année afin de programmer le transport en conséquence. Il faut donc souvent en la matière improviser. Il peut être ainsi nécessaire d'effectuer un sous-affrètement à perte s'il s'agit d'assurer coûte que coûte l'emploi d'un navire en excédent momentanément, ou inversement d'accepter de payer un fret relativement élevé pour disposer d'un navire même ancien ou de capacité un peu forte, afin de répondre au mieux à une demande imprévisible. On peut certes dans la gestion de la flotte s'efforcer avec un peu d'expérience de limiter la marge d'incertitude mais on n'est jamais sûr de faire disparaître tous les risques.

Quel est dans ces conditions le potentiel de transport mis en ligne à travers la période considérée ? On constate tout d'abord que le nombre des mouvements de navires qui s'accroît logiquement à mesure que progresse l'importation, passe par un maximum en 1959 de 245 puis décroît jusqu'en milieu des années 1970 où il paraît se stabiliser au niveau de 1950 quoiqu'avec un tonnage déplacé de 140 p. 100 supérieur. Il en résulte que la moyenne des chargements qui était en 1950 de 970 tonnes (114 rotations, 110.525 tonnes) passe en 1959 à 1.100 tonnes (245 rotations, 269.355 tonnes) et atteint en 1974 2.600 tonnes (121 rotations, 315.460 tonnes). Deux navires hebdomadaires, un pour chaque île, suffisaient alors à l'approvisionnement du marché alors qu'il en fallait 5 au tournant des années 1960. On remarquera cependant que l'évolution du tonnage moyen transporté est en fait très régulière et qu'elle ne donne pas une image bien expressive des bouleversements enregistrés dans la période, c'est-à-dire de la forte expansion du trafic fruitier à partir de la seconde moitié des années 1950 et du net développement de la capacité de transport de la compagnie qui en résulte à travers l'ensemble de la décennie suivante. Pour une appréciation plus exacte des résultats obtenus, ce n'est donc pas la moyenne des chargements qu'il faut prendre en

compte mais plutôt l'importance des plus fortes cargaisons enlevées année après année. Elle souligne en effet assez bien et la forte demande saisonnière qui la justifie, et l'accroissement de la taille des navires qui permet en un seul voyage de transporter à 26 ans de distance trois à quatre fois plus de fruits que dans l'immédiat après-guerre.

Ainsi la rapide progression des importations entre 1956 et 1959 détermine un effort d'équipement qui permet à la CGT de doubler en une huitaine d'années environ la capacité de sa flotte mais porte aussi le record des chargements de 1.200 tonnes en 1955 à un peu plus de 2.000 tonnes dès 1962 (figure 14). De la même façon la période 1968-1976 voit le potentiel de transport de la compagnie à nouveau multiplié par deux et les plus fortes cargaisons qui n'étaient encore vers 1965-66 que de 2.000 tonnes dépassaient déjà au milieu des années 1970 les 4.500. C'est alors seulement, on le remarquera que la CGM parvient à ramener à moins de 20 p. 100 la part des tonnages qu'elle confiait à des navires affrétés. C'est en effet par un recours systématique à l'affrètement que la compagnie put dans la seconde moitié des années 1950 répondre à la forte demande de l'exportation antillaise. Elle a ainsi transporté 24 p. 100 de ses fruits en 1950 puis 50 p. 100 en 1952, 59 p. 100 en 1954 et 65 p. 100 en 1960, quand s'achève la forte expansion de son trafic fruitier et que les exportations guadeloupéennes et martiniquaises se stabilisent durablement aux alentours des 260.000 tonnes. Ayant à peine achevé la reconstruction de sa flotte, la CGT a pu de cette façon assumer l'accroissement des échanges tout en étalant sur la plus longue période les efforts d'investissement qui lui étaient demandés. Elle a pu également limiter opportunément pour elle les effets perturbateurs résultant d'abord du ralentissement de l'exportation imputable à la cercosporiose puis de la poussée de fièvre qui s'empare des DOM dans la seconde moitié des années 50 avant de s'éteindre aussi brutalement qu'elle était apparue. C'est pourquoi après le maximum de 1960, elle peut entreprendre peu à peu de réduire la part de ses transports sur navires affrétés au fur et à mesure des mises en service. Elle était ainsi revenue en 1962-63 à 53-54 p. 100 avant de descendre aux alentours de 40 p. 100 dans la période 1964-1968 au moment où la production régionale est le plus vivement perturbée par les cyclones.

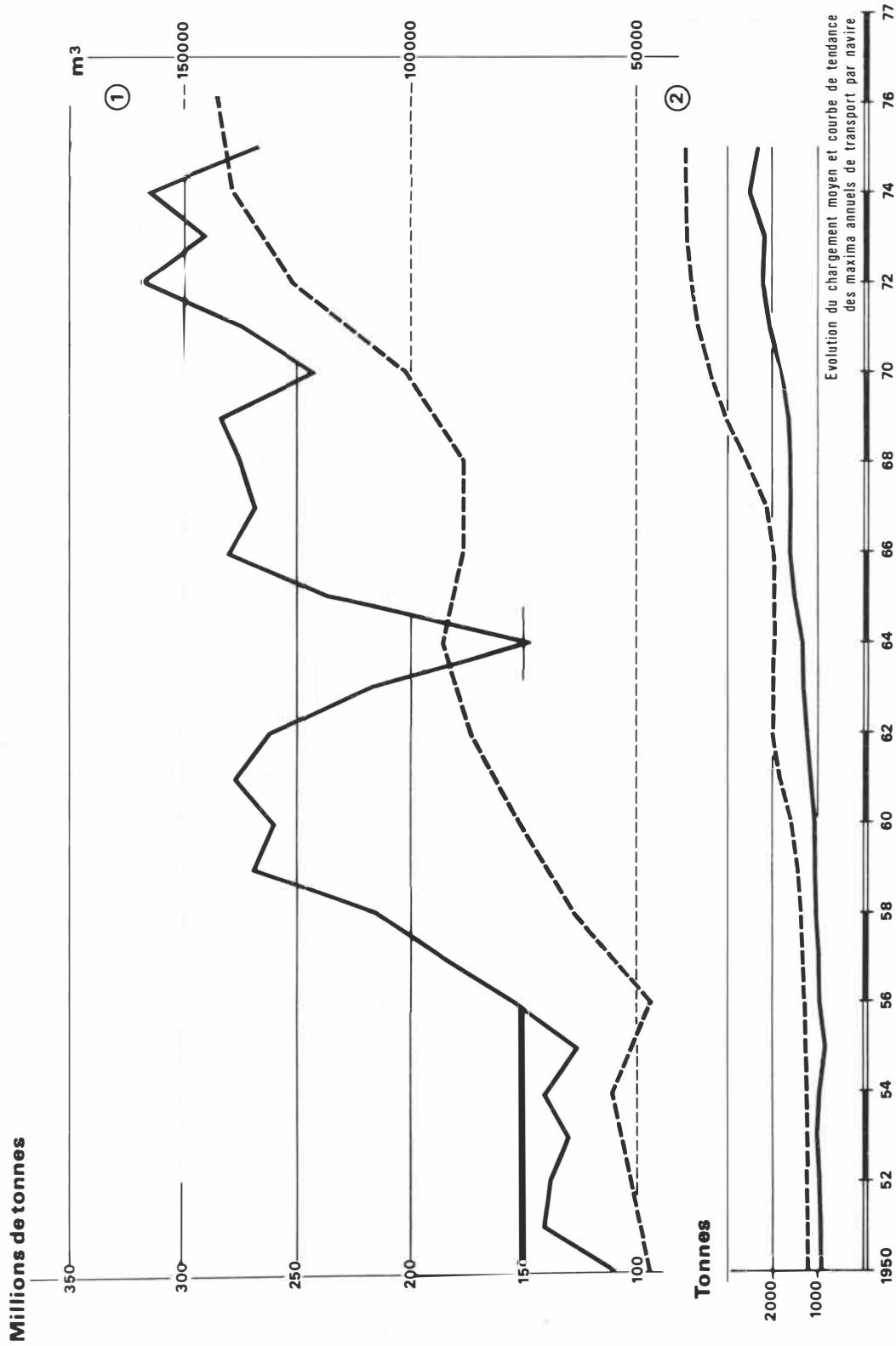
On ne saurait cependant attribuer ce repli aux seuls effets catastrophiques du vent, car loin de s'interrompre par la suite on constate qu'il ne cesse de s'amplifier, la part du trafic sur navires affrétés tombant en-dessous de 30 p. 100 dès 1973-1974 et à moins de 20 p. 100 même en 1975-1976. C'est qu'après s'être contentée pendant de longues années de gérer sa flotte en fonction des besoins de l'économie fruitière, la CGT tend au contraire à partir de la fin des années 1960 à privilégier l'amélioration de ses équilibres financiers en s'efforçant de repenser globalement les conditions de son activité antillaise, de rechercher notamment dans un souci d'économie le moyen de concilier sur ses navires les trafics aux exigences contradictoires qu'elle devait assumer. L'important programme de dévelop-

pement qu'elle est dans ces conditions amenée à lancer n'a plus guère de rapports avec les seules exigences de l'exportation bananière qui ne progresse d'ailleurs guère après 1970, mais s'en trouve malgré tout fortement influencée. En résulte notamment le relèvement très sensible des tonnages maximum entrés en une seule rotation dans les ports métropolitains. Les 4.000 tonnes sont approchées dès 1972 et l'on atteint pratiquement en mars 1976 les 4.700 tonnes. Il est visiblement loin le temps où l'on tenait pour un risque grave de désorganisation du marché, l'arrivée simultanée dans un port de deux navires qui n'apportaient pourtant pas à l'époque plus de 1.000 à 1.200 tonnes de bananes chacun.

On se gardera cependant d'extrapoler à l'ensemble des transports bananiers, ces quelques remarques qui n'ont de valeur que dans le cas précis évoqué. Mais on saisira mieux à travers cet exemple la complexité d'un trafic global qui juxtapose, sans pratiquement les mêler, un grand nombre de situations élémentaires de ce type et qui varie à tout instant dans chacun de ses éléments selon les aléas de la production et du marché, en fonction également des stratégies développées par les gestionnaires de ces «lignes» bananières. La puissance des flux transatlantiques ne doit pas également nous faire oublier l'existence de courants mineurs dont il est parfois difficile d'évaluer l'importance à partir de la documentation statistique habituelle comme c'est notamment le cas de la route bananière du Pacifique oriental qui ravitaille la côte Ouest des Etats-Unis et du Canada à partir des divers centres de productions de l'Amérique centrale et méridionale mais qui en 1972 n'a sans doute pas traité beaucoup plus de 350.000 tonnes de fruits. Ailleurs les choses sont plus simples car le trafic bananier met en général en rapport deux pays géographiquement proches et il suffit de consulter les chiffres d'importation ou d'exportation publiés par la FAO pour apprécier exactement l'importance des tonnages échangés.

Quelques axes secondaires ou mineurs.

Parmi les courants «secondaires» du trafic bananier on fera une place à part au réseau des lignes maritimes assurant depuis un quart de siècle la desserte du marché japonais puisqu'après l'interruption due à la guerre, c'est seulement avec le début des années 60 que celui-ci retrouve véritablement son dynamisme. C'est l'occasion pour l'Equateur d'une percée remarquable grâce à laquelle il peut dès 1962 s'emparer de 40 p. 100 de la consommation nipponne qui n'atteint pas cependant encore les 100.000 tonnes. Mais l'élan est pris et ce nouveau fournisseur qui dépasse dès 1963 les 200.000 tonnes, doublera le cap des 400.000 tonnes en 1970 approchant même en 1972 les 500.000 tonnes. Si on tient compte également de ce que le développement des expéditions de l'Amérique centrale vers le Japon, à partir de 1967-1968, ajoute à ce flux principal environ 100.000 tonnes en 1970, on constatera que c'est ainsi entre 500 et 600.000 tonnes de fruits qui auront traversé le Pacifique en 1970-1971 plaçant cette nouvelle



— Quelques aspects de l'évolution récente des transports frigorifiques entre les Antilles et la France (1950-1976).
 (1) La progression de la demande de transport et de la flotte de la C.G.T./C.G.M. Trait continu : importations nationales de bananes. — Tireté : évolution de la capacité frigorifique des navires appartenant à la Transat. (2) L'augmentation de la capacité du navire frigorifique employé au trafic bananier antillais. Trait continu : évolution du chargement moyen. — Tireté : courbe de tendance des maxima annuels de transport par navire.

Figure 14.

route transocéanique en troisième position mondiale pour les quantités transportées, mais incontestablement au premier rang pour la distance couverte : 8.000 milles nautiques, près de 15.000 kilomètres (figure 15).

La prépondérance équatorienne devait être cependant d'assez courte durée. Dès 1973 en effet l'importance croissante de la production des îles Philippines amène à préférer les circuits d'approvisionnement les plus courts et les bananes sud-américaines doivent en deux à trois ans seulement abandonner la place à ce nouvel exportateur qui, dès 1975, dix ans à peine après ses premières expéditions de quelque importance, contrôlait 85 p. 100 du marché japonais. Le reflux des exportations centre-américaines dès 1971 jusqu'à leur extinction vers 1977-78, explique aussi l'amenuisement rapide de ce courant d'échange qui n'a même pas atteint en 1979 le seuil des 10.000 tonnes. C'est le seul cas que l'on pourra mentionner d'une «route» bananière ayant eu un destin aussi éphémère que brillant : six années d'intense activité (1965-1971) pendant lesquelles le trafic passe de 34-35.000 tonnes à peu plus de 470.000 tonnes ; trois années d'apogée où l'on ne descend jamais à moins de 500.000 tonnes, toutes provenances réunies ; trois années de repli brutal où l'on retombe à 30.000 tonnes et cinq à six années de sursis où s'achève un déclin sans remède. Ainsi se terminait médiocrement une belle aventure dans laquelle planteurs et exportateurs équatoriens avaient sans doute espéré trouver la solution de leurs problèmes, une possibilité surtout de développer leur activité sans en être réduits à guetter les accidents de la production centre-américaine ou antillaise qui leur offrent à chaque fois d'intéressantes opportunités commerciales. On remarquera par ailleurs que la libération du marché japonais eut aussi pour conséquence paradoxale de faire apparaître quelques années au moins un courant de trafic bananier «inverse» dans le canal de Panama lequel, en tenant compte des tonnages destinés à la côte Ouest des Etats-Unis, a pu en 1969 approcher les 95.000 tonnes. Mais il ne s'agit là évidemment que d'une curiosité sans portée réelle ou, si l'on préfère d'une expérience sans lendemain. La production des Philippines suffisait amplement à la satisfaction des besoins prévisibles de la consommation asiatique.

Ayant ainsi mis à part les grands courants d'exportation qui ravitaillent l'Europe, les Etats-Unis et le Japon, on s'aperçoit qu'il reste peu de choses et que l'hémisphère sud a notamment en ce domaine un rôle négligeable. On y discerne même localement de curieuses évolutions régressives qui n'incitent pas aujourd'hui, à quelques exceptions près comme la Nouvelle-Zélande, à développer de ce côté un gros effort de prospection. L'Iran (126.000 tonnes en 1977), l'Arabie Séoudite (40.000 tonnes à même date), la Syrie (25.000 tonnes), l'Irak (12.000) ont par contre rejoint à la fin des années 1970 Hong-Kong (16.000 tonnes) et Singapour (25.000 tonnes) pour faire de l'Asie moyenne ou orientale, l'une des zones du globe où la consommation a depuis dix ans le plus nettement progressé. Ensemble ces pays ont ainsi réceptionné en 1970 101.000

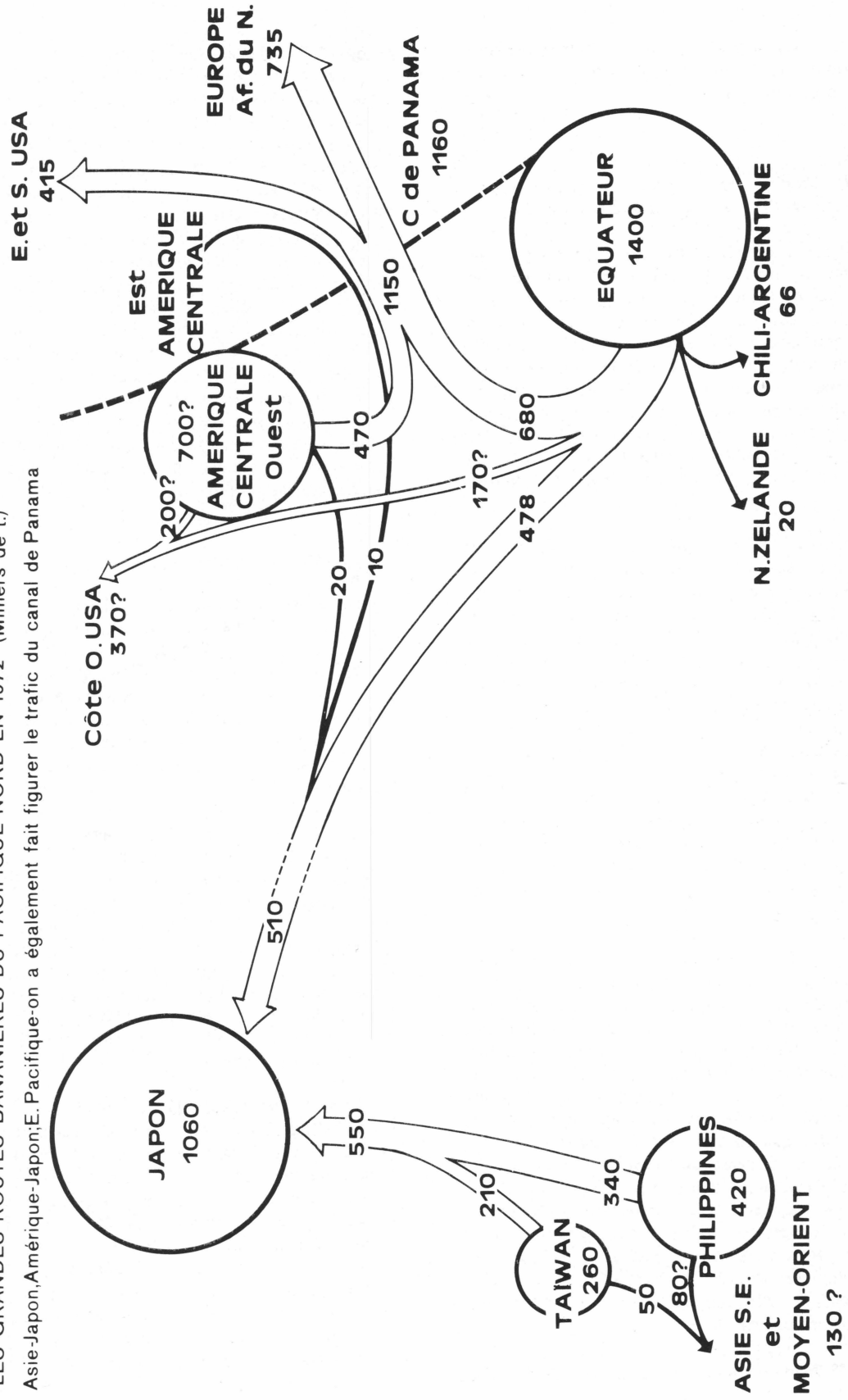
tonnes puis 194.000 tonnes en 1974 et 300.000 tonnes en 1977 dans le temps où les importations de la CEE ne progressaient que de 8,4 p. 100 et celles des Etats-Unis de 18,7 p. 100. Si l'on tient compte encore de l'évolution de la demande africaine (52.000 tonnes en 1970, 103.000 en 1977, mais il ne s'agit pour l'essentiel que de l'Afrique du Nord), on sera amené à constater ainsi que l'Afrique et l'Asie sont actuellement pour les pays exportateurs des zones de consommation beaucoup plus attrayantes que l'ensemble des pays socialistes européens que l'on considérerait pourtant, il y a dix ans, comme les plus prometteurs. C'est ce qui explique l'apparition, en 1973, dans le trafic du canal de Panama d'un nouveau flux de transport Ouest-Est orienté vers l'Afrique septentrionale et au-delà les pays du Golfe persique.

La géographie des transports bananiers paraît donc immuable dans ses grandes lignes mais constamment changeante dans son détail. Si les défaillances locales de la production ne semblent pas affecter fondamentalement l'activité des grands courants internationaux d'exportation, en raison de possibilités de substitution assurant malgré tout la continuité des échanges, elles imposent par contre des changements plus radicaux là où prévalent les relations de voisinage et où ne peuvent toujours s'opérer de ce fait les compensations souhaitables, ne serait-ce qu'en raison de la faible efficacité des structures commerciales. Les difficultés nées aux îles Fidji du développement de la Sigatoka «noire» ont ainsi obligé la Nouvelle-Zélande à diversifier ses approvisionnements et à faire un large appel au marché international. De la même façon l'enrichissement des Pays du Golfe persique consécutif aux manipulations du prix du pétrole a permis l'apparition de nouveaux besoins, ce qui les a amenés à se tourner vers les producteurs latino-américains faute d'avoir pu sans doute trouver en Afrique orientale un volume d'approvisionnement suffisant, aux conditions de prix et de qualité requises. Mais on constatera tout de même que les progrès de la consommation en Asie du Sud-est ont eu au contraire pour conséquence de susciter quelques vocations fruitières nouvelles comme le montre par exemple la timide apparition, dans les statistiques internationales, de la Malaisie et de la Thaïlande.

Ainsi au moment où la production américaine semble en voie de stabilisation, s'esquisse du Pakistan au Viet-Nam une nouvelle géographie bananière dont on suivra avec intérêt les développements futurs. Car l'éloignement des marchés n'est plus dans l'état actuel des techniques un obstacle sérieux aux transports à longue distance de la banane, et il n'est pas impossible que l'on puisse être ici un jour tenté de pousser un effort de prospection en direction au moins de la zone méditerranéenne et des marchés sud-européens. Il faudrait cependant une crise plus grave que celle qui a vu, en 1975, s'affronter les pays de l'UPEB et les principales multinationales bananières pour que celles-ci puissent songer à tirer parti de leur implantation asiatique afin de retrouver une certaine indépendance à leur égard et les inciter ainsi à la modération. Le fait que l'on

Figure 15.

LES GRANDES ROUTES BANANIERES DU PACIFIQUE NORD EN 1972 (Milliers de t.)
 Asie-Japon, Amérique-Japon; E. Pacifique-on a également fait figurer le trafic du canal de Panama



ait cru bon de tester la possibilité d'un tel trafic par quelques expéditions expérimentales, témoigne en tout cas que l'on en a admis l'éventualité.

Chapitre III : Du port d'entrée jusqu'au consommateur final ou les «derniers maillons» de la chaîne du froid.

Nous touchons maintenant au terme du long voyage imposé à la banane par l'éloignement de ses marchés, mais cette dernière étape n'est pas la moins importante. Sitôt débarqué, le fruit doit en effet gagner le plus vite possible les lieux de vente pour y être mûri par des procédés artificiels et mis aussitôt à la disposition du consommateur. La voie ferrée, grâce à la mise en oeuvre de wagons réfrigérés, le camion isotherme pour les régions les moins directement atteintes par le rail, assurent cette distribution rapide jusqu'aux points les plus reculés du territoire où, à proximité même de sa clientèle, le fruit retrouve enfin une évolution normale.

Après un séjour prolongé dans la cale du navire pendant lequel on s'est efforcé de contrôler son activité végétative en entretenant autour d'elle un environnement favorable à sa conservation, après ce bref parcours terrestre où l'on s'est essentiellement attaché à la maintenir dans cette ambiance protégée, il est en effet indispensable de rendre à la banane des conditions de développement plus favorables afin de lui permettre de poursuivre son cycle biologique et de livrer au détail un produit d'aspect plus conforme à l'attente du consommateur que le fruit vert plutôt rebutant entré quelques jours plus tôt dans la cave du mûrisseur. C'est à lui en effet qu'incombe cette tâche essentielle. Il ajoute ainsi à sa fonction de grossiste la responsabilité de la conduite d'une opération qui, sans exiger plus qu'hier de compétences techniques exceptionnelles, demande au moins un réel savoir-faire et une bonne connaissance de l'état du marché.

Situé au terme de la chaîne commerciale de la banane, il peut ainsi en apprécier l'efficacité et en mesurer tous les risques puisqu'aux variations accidentelles de la demande, s'ajoutent parfois pour lui le problème de la qualité irrégulière des approvisionnements et l'insuffisance des quantités disponibles. Il peut cependant limiter cette marge d'incertitude en sélectionnant avec soin ses fournisseurs, en évitant aussi une excessive spécialisation de ses activités. On peut en effet constater que la plupart des entreprises qui ont actuellement en ce domaine une position dominante, ne réalisent avec la banane qu'une part limitée de leur chiffre d'affaires et que tôt ou tard les quelques sociétés qui s'étaient jusque-là consacrées exclusivement au traitement de ce fruit ont été amenées à diversifier leurs opérations jusqu'à prendre dans le cas de Fyffes, dans les quinze dernières années, une forte position sur le marché des fruits et légumes tant britannique que communautaire.

Avec le grossiste-mûrisseur, nous touchons donc au terme

du circuit de distribution proprement dit de la banane et nous pénétrons sans transition dans un autre champ d'activité où ce fruit se trouve en concurrence avec toutes les autres productions de même catégorie d'origine nationale ou extérieure, et ne s'individualise plus que par l'estime particulière que lui témoigne normalement le consommateur, ce qui oblige en conséquence chaque détaillant à lui faire une place à part dans ses programmes d'approvisionnement. C'est donc non sans quelque arbitraire que nous allons être amenés dans les lignes qui suivent à isoler l'activité de la mûrisserie de son environnement commercial, mais c'est sans difficulté aucune que nous parviendrons à l'individualiser vu l'importance relative des équipements qu'elle suppose et l'originalité des techniques qu'elle met en oeuvre. Elle contribue en tout cas à valoriser sensiblement la position de notre grossiste en fruits qui, de simple intermédiaire, devient ainsi un «façonnier» contribuant à sa mesure, même modestement, à l'efficacité de l'ensemble du système dans lequel il est le dernier intervenant, mais pas le moins nécessaire.

Le mûrisseur : technique et méthodes.

Coupée verte, la banane connaît d'abord une phase d'activité respiratoire réduite et de stabilité physiologique dite «préclimactérique», pendant laquelle la composition du fruit est à peu près constante. C'est la période que l'on met à profit pour assurer les expéditions à longue distance en recourant cependant à quelques précautions élémentaires : réfrigération modérée des chargements pour allonger la durée de cette vie ralentie sans altérer la qualité d'un produit sensible aux basses températures ; vigoureux brassage de l'air dans les cales afin de prévenir le risque d'une concentration accidentelle excessive du gaz carbonique et de l'éthylène libérés par la respiration des bananes ; maintien artificiel enfin d'un taux d'hygrométrie élevé pour contrarier les pertes d'eau, donc de poids, résultant de cette respiration et de l'introduction périodique dans chaque compartiment du navire, d'un air extérieur normalement plus sec. C'est d'ailleurs en procédant de façon assez exactement inverse, en jouant sur la température et le confinement des fruits, avec aujourd'hui injection d'éthylène, que l'on créera par la suite les conditions d'une maturation plus ou moins rapide.

L'environnement thermique des fruits a, comme on l'a constaté très tôt, un rôle essentiel dans la rapidité de leur évolution. A 31° par exemple, selon R. DEULLIN, la phase préclimactérique exige 8 à 10 jours et la maturation n'est effective que 24 à 48 heures plus tard ; mais à 25° par contre la phase préclimactérique atteint déjà 12 à 15 jours et la maturation demande à peu près deux jours supplémentaires. De ce fait à 12°, soit pratiquement la température de transport de la Gros-Michel, on était assuré d'une rémission de 15 à 18 jours, à laquelle succédait une phase climactérique suffisamment progressive pour que l'on puisse disposer encore avant pleine maturation d'un délai supplémentaire de l'ordre de 10 à 12 jours. Le relèvement

des températures, en annulant rapidement les effets du froid, est donc l'un des facteurs essentiels qui permettent au mûrisseur de «ranimer» le fruit et de le préparer pour la vente. Tel quel cependant le procédé est des plus rudimentaires car s'il a pour effet d'engager le processus de maturation, il ne permet pas véritablement de le guider. D'où la mise au point tout d'abord de techniques plus ou moins empiriques permettant d'influencer la durée des opérations et d'assurer l'évolution homogène du lot traité, auxquelles on a cependant substitué depuis deux à trois décennies des méthodes de travail plus scientifiques et donc plus efficaces.

L'entrée de la banane en phase climactérique se manifeste à l'évidence par le changement de couleur de sa peau qui, d'uniformément verte, évolue plus ou moins vite vers le jaune le plus franc en modifiant progressivement sa tonalité depuis la partie médiane du fruit en direction de ses extrémités. C'est alors en particulier que l'aspect de la banane traduit le plus évidemment la qualité des soins qui lui ont été accordés depuis la formation du régime sur la plante jusqu'au moment de son exportation. Certes la présence de quelques ponctuations imputables aux piqûres d'insectes, de signes de grattage plus ou moins nets, l'aspect noirâtre parfois des extrémités des doigts au niveau de la couronne qui les reliait à la hampe ou encore la présence de taches brunâtres signalant un épanchement mal contrôlé de la sève, ne modifient pas sérieusement les qualités gustatives du produit. Mais on ne peut plus aujourd'hui tirer comme par le passé prétexte de la diversité des cultivars commercialisés, de leur comportement différent pendant le transport ou en mûrisserie pour justifier des imperfections visuelles qui ont pu échapper aux contrôles sur les lieux de production avant de s'exprimer pleinement au moment où la banane va affronter la sanction du consommateur. C'est pourquoi vu les frais engagés à tous les stades du circuit commercial, et le mûrisseur placé au terme de celui-ci n'est certes pas le moins intéressé, le souci de l'apparence de la banane a pris aujourd'hui une telle importance au point que l'image d'une perfection toute extérieure (longueur, plénitude, couleur, absence d'altération superficielle) ait fini par se substituer aux critères gustatifs les mieux établis. La vulgarisation dans le commerce international des variétés Cavendish a évidemment encouragé cette évolution en contribuant à l'unification du marché et en mettant de plus en plus en rivalité directe de ce fait des fruits d'origine diverses mais de qualité somme toute analogue. La «normalisation» de la banane s'impose à partir de là d'elle-même sur les bases que l'on a dites et n'est plus guère aujourd'hui discutée.

Si l'évolution de la couleur de la peau permet de suivre exactement les progrès de la maturation, c'est cependant au niveau de la pulpe que s'effectuent les changements les plus décisifs. En quelques heures en effet, la grande quantité d'amidon que contient la banane verte (elle est de l'ordre de 20 p. 100), se trouve transformée par le jeu des enzymes en sucres : glucose et lévulose qui entrent chacun pour 4 à 5 p. 100 de la composition du fruit mûr, saccha-

rose surtout dont la teneur approche finalement les 13 p. 100. On constate simultanément un net ramollissement de sa chair tandis que l'activité respiratoire et la transpiration du fruit passent par un maximum que soulignent encore une importante émission de gaz carbonique et un sensible relèvement de sa température interne. C'est d'ailleurs en contrôlant régulièrement ce dernier paramètre que l'on surveille le mieux l'état de la banane et que l'on parvient à guider le plus exactement sa maturation. 15 à 16° garantissent en effet une évolution lente que l'on peut mener à terme en 6 à 8 jours tandis que 18° réduisent la durée du mûrissage à 4 à 5 jours seulement et que 19 à 20° permettent de limiter l'occupation des chambres à 2 ou 3 jours au plus en période de forte demande. Il importe cependant de veiller tout ce temps à maintenir autour du fruit une hygrométrie importante et à prendre soin d'aérer de temps à autre le local pour éviter que l'hydrolyse totale de l'amidon en sucres solubles ne soit perturbée ou par un défaut d'oxygène ou par une concentration excessive en CO₂.

Le mûrissage nécessite en effet un espace clos, cave sommairement aménagée ou pièce spécifiquement étudiée à cette fin. Les fruits suspendus au plafond par l'extrémité de leur hampe à l'époque du régime ou soigneusement empilée sur des palettes de bois en vue de manutentions rapides depuis la généralisation du carton, sont stockés dès leur arrivée dans une ou plusieurs cellules dont la taille et le nombre sont proportionnés aux besoins de l'entreprise. «Caves à bananes» élémentaires cloisonnant tout ou partie du sous-sol souvent monumental des maisons du centre-ville environnant les halles, ou «chambres de maturation» modernes édifiées de préférence maintenant en zone péri-urbaine, elles ont en effet une double fonction: réception et entreposage des fruits un temps plus ou moins long selon l'isolation des lieux et la possibilité de recourir éventuellement à la réfrigération ; préparation des bananes pour la vente avec possibilité ou non de répondre rapidement aux pulsions de la demande. Toute l'évolution récente de la mûrisserie a cependant permis d'éliminer à peu près totalement les installations les plus anciennes qui cherchaient la proximité de la clientèle et pouvaient à la rigueur se contenter de beaucoup d'empirisme, et à renforcer au contraire la position des entreprises ayant pu acquérir la dimension «industrielle» exigée par une consommation de masse et un système de distribution des produits alimentaires de mieux en mieux structuré.

Nous reviendrons plus tard, en évoquant le marché français qui nous est évidemment le mieux accessible, sur l'ampleur de cette mutation aux implications économiques et sociales évidentes. C'est pourquoi sautant délibérément l'examen des péripéties de cette métamorphose, nous nous proposons maintenant d'envisager directement ses principaux résultats et de montrer à travers l'examen des installations les mieux adaptées aux exigences modernes du marché, ce qu'est devenu le mûrissage dans ce dernier quart de siècle.

Placée en général dans un secteur aisément accessible par route ou voie ferrée, flanquée d'un vaste parking où camions et camionnettes assurant la redistribution des fruits peuvent facilement manoeuvrer, la mûrisserie est aujourd'hui un bâtiment fonctionnel, aux lignes et matériaux modernes, spécialement conçu pour tirer le meilleur parti des méthodes les plus récentes de manutention mécanique. Immédiatement en arrière du quai couvert protégeant les arrivages, un vaste hall de réception accueille les fruits qui sont aussitôt rangés sur des palettes de bois en prenant soin de ménager entre les boîtes de larges vides où l'air peut aisément circuler. Des chariots à fourches ou de simples «transpalettes» s'en emparent alors et les conduisent jusque dans les chambres de maturation où elles sont immédiatement entreposées. On peut ainsi entrer en une seule fois 24 à 32 cartons environ selon que sur chacun des huit niveaux du chargement, le maximum que tolère en général la hauteur du local, on aura disposé 3 ou 4 caisses. En un seul mouvement, le manutentionnaire déplace ainsi entre 450 et 500 kg de fruits en chiffres ronds, ce qui représente pour le mûrisseur un gain de temps et d'argent substantiel tout en évitant aux bananes d'inutiles manipulations.

Dans ce hall, chauffé l'hiver, à côté des bascules permettant le pesage, à proximité du petit bureau où s'effectue le pointage des entrées et des sorties, on trouve le plus souvent le dispositif centralisé permettant le contrôle à distance du fonctionnement des installations. Un couloir bien éclairé ménagé dans l'axe du bâtiment et suffisamment large pour permettre le croisement des appareils de manutention, dessert à partir de là les diverses chambres alignées de part et d'autre. Tout le rez-de-chaussée est ainsi voué assez exclusivement au traitement des fruits, administration et services annexes de l'entreprise étant relégués presque systématiquement en étage. On a cependant été amené dans quelques cas à annexer plus ou moins vite une partie du niveau supérieur soit pour y créer de nouvelles chambres accessibles par monte-charges ou par chariot-élévateur, soit pour y développer quelques innovations tel le préemballage des fruits qui permet notamment aux magasins de grande surface d'apporter directement en rayon les bananes et confie au mûrisseur le soin du pré-pesage et du pré-étiquetage du produit.

Le nombre, la taille, l'aménagement des chambres sont par ailleurs trop variables pour que l'on puisse sérieusement définir de ce point de vue un type moyen d'installation. Tout dépend en fait de l'entreprise, de son importance, de son rayonnement commercial, de la place qu'elle fait à la banane dans son activité présente et dans ses perspectives de développement, de l'époque également où elle a édifié ses locaux ce qui a parfois justifié depuis un certain nombre de réaménagements internes et amené à modifier sensiblement l'état primitif des lieux. Telle grosse affaire par exemple, née de l'association de divers importateurs opérant à Rotterdam fera ainsi construire à la fin des années 1960 près de cette ville une installation de 14 chambres pouvant réceptionner chacune à peu près un millier de cartons,

soit une capacité totale de 220 à 240 tonnes. Telle autre conçue quelques années plus tôt pour le marché français n'a prévu que 9 chambres mais peut entreposer dans chacune d'elles 25 tonnes de fruits et obtient ainsi des résultats analogues. Telle autre enfin, à peu près contemporaine a préféré par contre aménager 28 chambres d'une dizaine de tonnes chacune où elle mûrit hebdomadairement 250 à 500 tonnes de fruits. Entre elles guère de rapports puisqu'elles relèvent d'initiatives indépendantes et travaillent dans des secteurs géographiques parfaitement distincts, mais au-delà des conceptions différentes qu'elles expriment, force est de constater la cohérence des résultats obtenus puisque chacune est en fait en mesure de traiter bon an mal an entre 8.000 et 10.000 tonnes de fruits, ce qui est probablement l'optimum actuel en matière de mûrissement industriel.

Chaque chambre est prévue pour traiter un tonnage que l'on supposera donc proportionnel aux besoins de l'entreprise. Ayant selon les cas de 3 à 5 mètres de haut, c'est un local aveugle dont la capacité idéale se situe probablement aux alentours des 200 m³, ce qui lui permet d'accueillir entre 25 et 30 tonnes de fruits à la fois. Une large porte, de préférence coulissante pour libérer au maximum les accès, permet un chargement et un déchargement rapide. Un revêtement de panneaux de polystyrène, masquant les parois de briques, limite les échanges thermiques avec l'extérieur. Un dispositif de climatisation du type le plus récent, détente directe ou fréon, permet un réglage précis des températures. Une batterie de ventilateurs, un vaporisateur éventuellement assurant le maintien de l'hygrométrie au niveau le plus favorable (mais on préfère souvent encore arroser simplement le sol), complètent l'équipement du local. Dans quelques cas enfin un plafond mobile que l'on abaisse à la hauteur des empilements réalisés, améliore la circulation de l'air et évite les courts-circuits. Sitôt donc soigneusement rangée la quarantaine de palettes constituant le lot que l'on vient de réceptionner et posées les sondes électriques qui permettront de lire à distance l'évolution des températures (mesurées simultanément au niveau de la pulpe, du carton, et de l'air ambiant), on peut condamner cette pièce que l'on ne rouvrira plus qu'une fois amorcée la maturation de son contenu. Un système d'enregistrement des données, placé à l'extérieur, permet à tout instant de visualiser l'état de la marchandise et il n'est plus aujourd'hui indispensable d'entrer dans chaque chambre pour injecter le gaz qui doit stimuler l'évolution du fruit.

Immédiatement dans le cas d'une forte demande, au bout de quelques jours s'il convient d'attendre l'assainissement du marché avant de procéder à son réapprovisionnement, on peut donc lancer le processus de maturation. On relève alors la température du local de façon à amener la pulpe aux 18° indispensables. Dès que les 14° sont atteints, une injection d'éthylène active le «déverdissement» de la peau et amorce l'amollissement de la chair. On laisse les fruits 24 heures dans cette atmosphère puis on ouvre la pièce pour l'aérer. On évite de cette façon l'asphyxie de la banane et on fait l'économie du dispositif de réoxygé-

nation artificielle indispensable dans le cas d'une maturation conduite totalement en vase clos. A cela s'ajoute l'avantage d'un contact direct avec la marchandise, auquel le mûrisseur, en homme traditionaliste et prudent, tient particulièrement. A partir de là on peut réduire par étapes la température selon la durée que l'on veut donner à l'opération, tandis que les ventilateurs continuent à brasser énergiquement l'air pour équilibrer le comportement de la masse des fruits. Ainsi en 4 à 5 jours en général, les bananes sont prêtes à la vente et peuvent être livrées au détaillant avec ou sans conditionnement préalable. On pourrait encore à la rigueur les conserver quelque temps en les maintenant à la température de 12 à 13°, mais on ne se résigne à ce stockage que dans des circonstances exceptionnelles, quand le risque de mévente est en particulier trop fort. Le plus souvent, sitôt mûris, les fruits sont commercialisés et la chambre rapidement nettoyée est remplie pour un nouveau cycle de maturation de durée analogue, c'est-à-dire hebdomadaire.

On se rappellera cependant que le mûrisseur, élémentaire dans son principe et ses méthodes, est avant tout affaire d'expérience et de doigté. Le principal fait nouveau est que le savoir-faire du mûrisseur peut maintenant s'appuyer sur une meilleure connaissance du processus de la transformation qu'il réalise et qu'il dispose de moyens d'action et de contrôle infiniment plus efficaces que par le passé. La marge d'incertitude quant au résultat de son travail peut être dans ces conditions beaucoup mieux circonscrite. La conduite de la maturation de la banane serait en effet sans problème si l'on n'avait à traiter que des fruits sans défaut et parvenus à un degré d'évolution suffisamment égal pour garantir à coup sûr le succès de l'opération.

Or en dépit de tous les soins accordés tant à la production que dans le conditionnement et les divers transports qui lui sont imposés, c'est le plus souvent un produit hétérogène qui parvient sur le marché, si l'on met à part les bananes centre-américaines auxquelles des conditions de culture et de commercialisation bien particulières assurent une qualité plus soutenue. C'est donc en réalité un produit variable selon la saison, la région, l'exploitation même, et qui, de plus, vient d'effectuer un long voyage au cours duquel il a été placé dans des conditions plus ou moins favorables à sa conservation, qui aborde le stade du mûrisseur et y révèle globalement la qualité des soins qui lui ont été accordés depuis que les fruits ont commencé à se former sur la plante. Fort heureusement l'amélioration récente des méthodes de travail en plantation, un meilleur contrôle des fruits dans le transport, la suppression d'un certain nombre de manipulations, grâce à la conteneurisation ou à la palettisation des chargements, ont permis de limiter de plus en plus les risques, ceux résultant notamment des chocs, grattages ou brisures éventuels comme d'un arrimage irrégulier ou d'une freinte excessive.

On peut aussi, en s'adressant à un importateur de premier plan, en n'achetant qu'une marchandise ayant mérité la meilleure classification, en acceptant de surpayer

une qualité garantie, s'éviter bien des surprises ; mais il est tentant malgré tout de chercher à s'approvisionner plus directement et de faire ainsi l'économie d'un intermédiaire. On s'expose alors avec le tout-venant à quelques surprises, même s'il n'y a pas volonté systématique de tromper l'acheteur, car la sélection au départ est souvent dans ce cas moins rigoureuse. Il arrive ainsi que la maturation démarre mal ou qu'elle se développe irrégulièrement ou qu'elle révèle au contraire de multiples imperfections souvent auparavant à peine décelables. Il se peut inversement que la marchandise « parte » toute seule et qu'il faille dans ces conditions freiner l'évolution de fruits plus anciennement arrivés pour écouler en priorité ce qu'on ne peut conserver. On en fera bien sûr la remarque à l'importateur concerné, on prendra éventuellement la décision de changer de fournisseur si la chose est trop fréquente ou l'on négociera avec lui une compensation, mais il importe pour l'immédiat de s'adapter à la situation et de limiter autant que possible la perte prévisible.

C'est là que se révèle l'« art » du mûrisseur, c'est-à-dire autant sa capacité à maîtriser tant bien que mal l'évolution d'un fruit rebelle que son aptitude à limiter les effets financiers d'un accident toujours possible, ne serait-ce qu'en raison d'une erreur de manipulation ou d'une défaillance matérielle. Car la marge est en réalité bien faible entre les 18° qui stimulent l'évolution du fruit et les 20° au-delà desquels cesse complètement la transformation de l'amidon en sucre, comme est faible la tranche thermique à l'intérieur de laquelle doit oeuvrer le mûrisseur : 12-13° au moins, 18-19° au plus. Ce qui cependant relevait essentiellement à l'origine du « flair » de l'opérateur peut être aujourd'hui rationnellement conduit et étroitement surveillé. Surmontant une longue infériorité technique, le mûrisseur est bien entré en France, il y a vingt ans, dans l'âge industriel.

Les effets géographiques et structurels d'une mutation technique ; l'exemple français.

Mieux connu depuis qu'une série d'études a souligné l'originalité de ce secteur d'activité et l'importance de ses transformations récentes, l'exemple français a l'avantage de nous permettre de dépasser le seul aspect technique ou économique des choses pour appréhender le mûrisseur dans sa dimension humaine et ses effets géographiques. Depuis le Rapport JOUVE (1959) jusqu'à la thèse de J.-M. MOCQUET (1972) qui fait le bilan des années 1960, une période ici cruciale, on dispose en effet d'une masse documentaire abondante dont on chercherait sans doute vainement l'équivalent pour tous les autres grands marchés. On peut ainsi mesurer assez exactement l'ampleur du chemin parcouru.

En 1959-1960, la mûrisserie est encore en France une activité artisanale. Sur les 1.293 établissements de toutes tailles que l'on parvient alors à dénombrer, deux tiers ne traitent pas plus de 100 tonnes par an et 19 p. 100 n'at-

teignent même pas la douzaine de tonnes. Leur nombre d'ailleurs, loin de se réduire, ne cesse de s'accroître si l'on considère que de 1956 (date à laquelle R.M. CADILLAT nous livre un premier inventaire cartographique) à 1959, les effectifs ont encore progressé d'environ 17 à 18 p. 100. L'ensemble Paris-Banlieue, soit les départements de la Seine et de la Seine-et-Oise voit de ce fait le nombre de ses mûrisséries passer de 200 à 279, Bordeaux de 21 à 36 (plus 71 p. 100), Marseille de 45 à 61, Nantes de 21 à 27, etc. Un certain nombre de centres secondaires abordent même alors cette activité, et de tous les départements, seuls trois (la Lozère, l'Ariège et l'Ain) n'ont plus de mûrissérie en 1959. On distingue ainsi, dès la fin des années 1950, l'amorce d'une concentration géographique dont on ne peut encore évidemment pressentir l'ampleur mais que signale déjà dans plusieurs départements la stabilisation ou la réduction du nombre des établissements recensés. L'Ariège et l'Ain rejoignent ainsi la Lozère tandis que le Cantal, les Basses-Alpes ou les Ardennes amorcent un repli qui paraît assez aberrant à une époque où la consommation nationale progresse encore et où se multiplient un peu partout, à proximité de la clientèle, les centres de mûrissage.

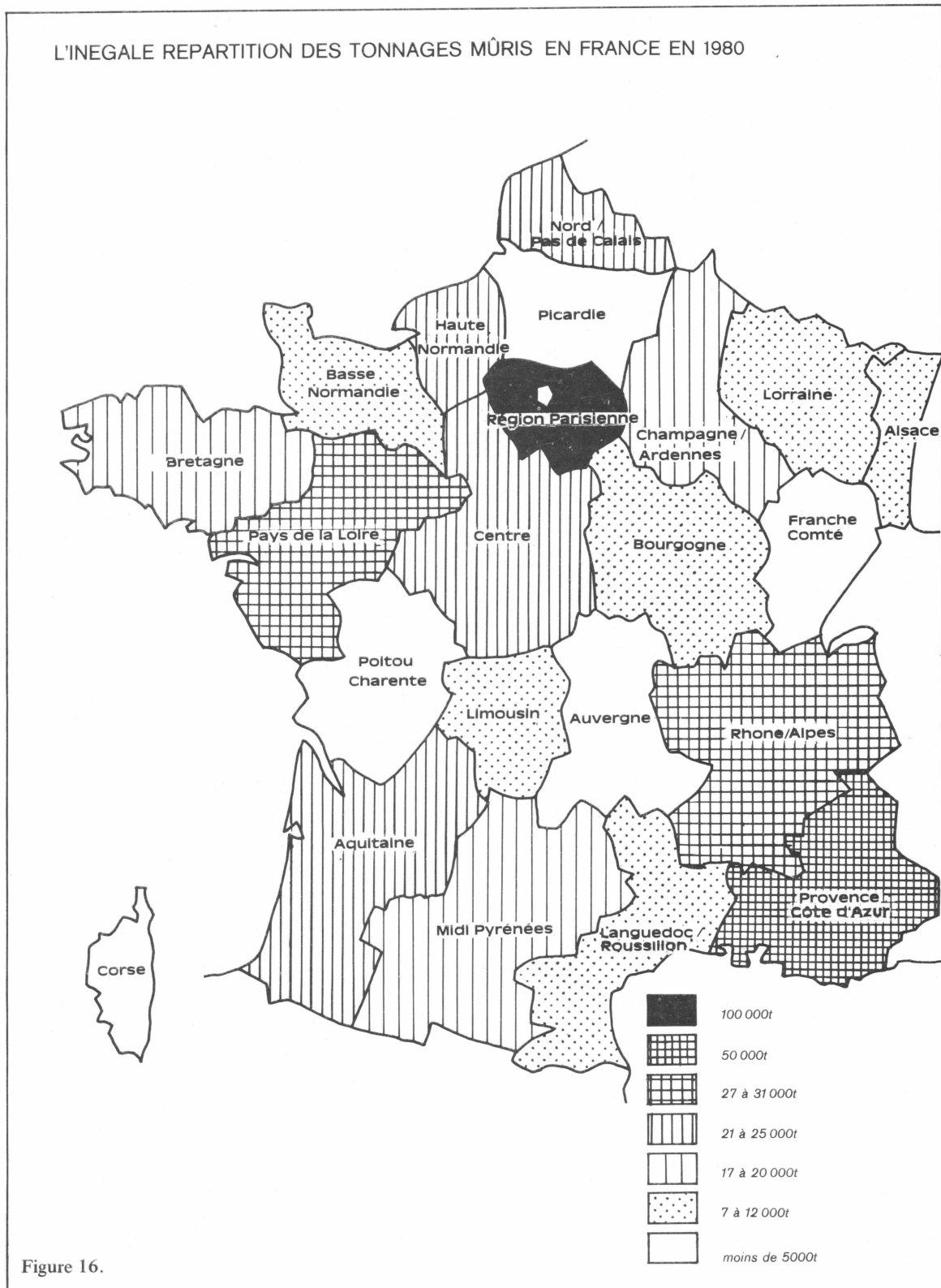
Onze ans plus tard, en 1971, la situation a profondément changé puisque ce ne sont plus 3 mais 12 départements qui ne déclarent aucune installation spécialisée dans le traitement des bananes. Un certain nombre de vides se sont ainsi creusés sur la carte. Une longue discontinuité se développe même dans le Sud depuis les Basses-Alpes jusqu'au Lot et au Gers, intéressant au total six départements. Les autres se dispersent largement sur le territoire mais on notera également que la Mayenne, le Loir-et-Cher et les Deux-Sèvres forment, de part et d'autre de l'axe ligérien, un second ensemble cohérent où la mûrissérie a totalement disparu. Ailleurs la fermeture d'un certain nombre de centres mineurs a abouti à concentrer l'activité du mûrissage le plus souvent à l'avantage du chef-lieu. Les vides se sont également creusés, mais ils n'affectent qu'une partie du département. Localement le nombre des mûrisséries est même tombé si bas que l'abandon de cette activité apparaît probable à terme rapproché. L'Oise, la Meuse, la Haute-Marne, la Nièvre, la Haute-Saône n'ont plus par exemple qu'un seul établissement. Par contraste, les deux départements du Nord, les cinq départements frontaliers de l'Est, de la Meurthe-et-Moselle au Territoire de Belfort, montrent un dispositif en «nébuleuse» tout à fait remarquable. Ailleurs la simplification du réseau réalisée en dix ans seulement, est nette mais elle n'est pas arbitraire. En témoigne l'évidence d'une répartition des centres mûrisseurs les plus importants en anneaux grossièrement concentriques autour de la Région parisienne, surtout sensible déjà dans la partie méridionale du Bassin parisien mais débordant largement en fait, à l'Ouest, au Sud comme à l'Est, les limites de celui-ci.

Dix ans encore et ce qui n'était en 1971 qu'à peine esquissé, se marque avec évidence. Alors que J.-M. MOCQUET n'avait recensé que 414 mûrisséries de tous types, une rapide enquête menée dans le courant de l'été 1981 dans les milieux professionnels, nous a permis de constater

en effet que leur nombre était maintenant tombé aux alentours des 230, ce qui dénote sans doute un net ralentissement du rythme des disparitions par rapport à la décennie précédente (moins 44 p. 100 contre moins 68 p. 100), mais témoigne de la poursuite jusqu'à ce jour du mouvement de concentration qui bouleverse depuis vingt ans les structures de la mûrissérie française. Celui-ci n'a pas cependant poussé à multiplier à l'excès le nombre des très grosses unités puisque les installations traitant plus de 10.000 tonnes de fruits ne sont pas plus nombreuses aujourd'hui qu'elles ne l'étaient dix ans plus tôt, et ce sont encore les petites affaires qui ont fait ici aussi tous les frais de l'opération. Il en résulte que le nombre des départements sans mûrissérie s'est singulièrement accru passant en dix ans de 12 à 31, et que de larges «blancs» apparaissent à présent sur la carte surtout si l'on tient compte de ce que la disparition de bien des installations secondaires a abouti à transférer au chef-lieu de Région la fonction de redistribution des fruits, si du moins celui-ci ne s'est pas trouvé en concurrence avec un centre voisin plus dynamique ou mieux situé.

C'est ainsi que la région de Picardie ne traite plus qu'une petite partie des bananes qu'elle consomme puisqu'elle est dans la zone d'influence de quelques centres actifs tels au Nord : Lille, Douai et Marcq-en-Bareuil; à l'Ouest : Dieppe et Rouen; au Sud : Rungis; à l'Est : Reims ou Châlons-sur-Marne (figure 16). Le cas n'est pas exceptionnel puisque c'est aussi, toutes proportions gardées, la situation du Poitou-Charente (entouré par Nantes, Tours, Limoges et Bordeaux) et de la Franche-Comté sur laquelle rayonnent les centres de redistribution de Lyon et Dijon. Inversement la Région Champagne-Ardenne qui n'a plus que deux mûrisséries (mais des plus importantes), s'impose comme l'un des principaux centres de mûrissage de l'Est, limitant nettement ici l'influence de ses concurrents les plus immédiats : le Nord et la Région parisienne. Le département de la Marne occupe ainsi dans cette partie du territoire une position de premier plan puisqu'il traite à lui seul plus de fruits que la Lorraine, l'Alsace ou la Bourgogne et qu'il est même parvenu en quelques années à faire le vide autour de lui comme le montre la disparition de la mûrissérie dans tous les départements qui l'environnent immédiatement, l'Aisne mise à part, mais pour combien de temps encore ?

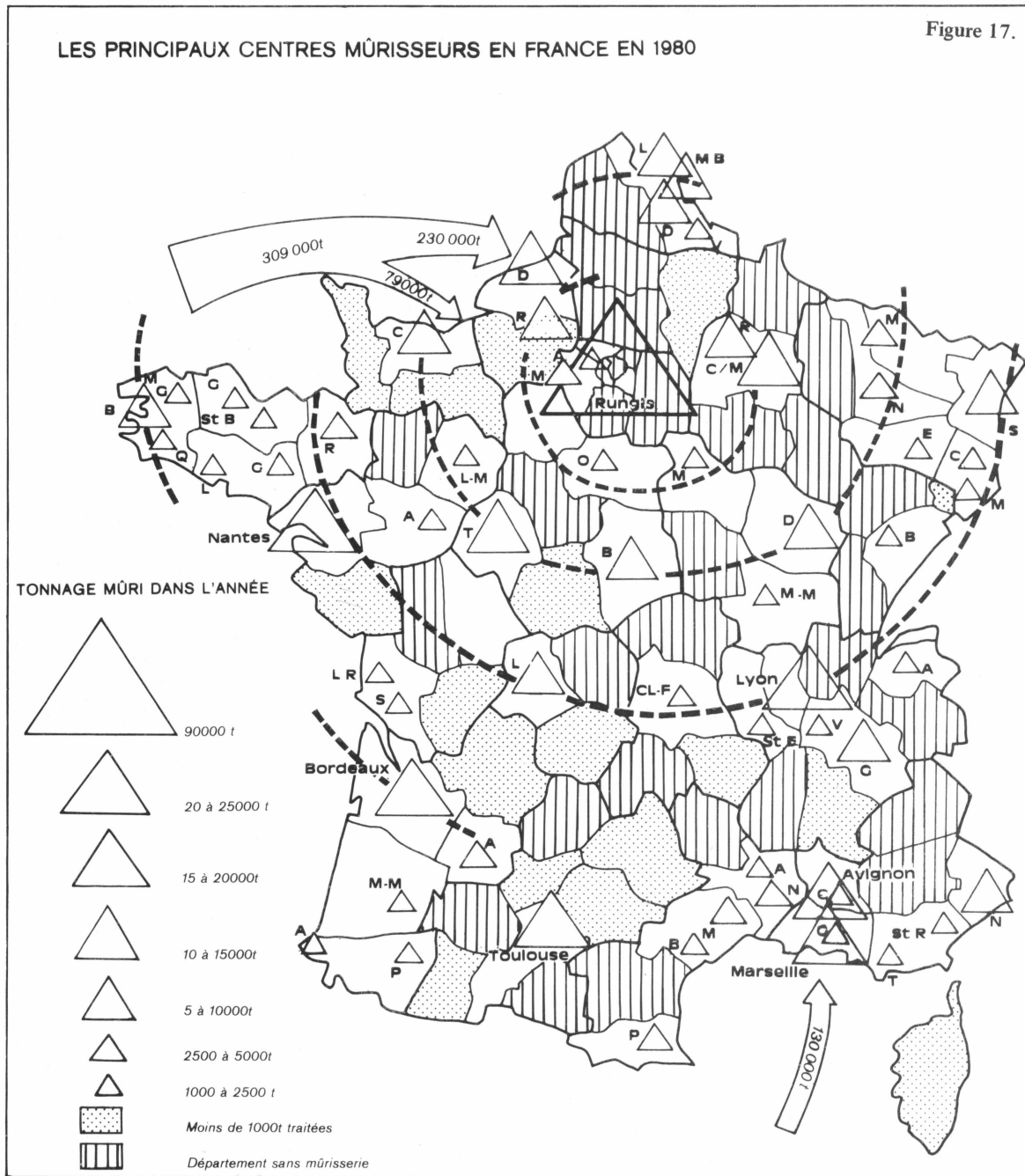
On constate d'ailleurs la même évolution un peu partout en France où le mouvement de concentration de cette activité à l'avantage des zones urbaines les plus denses (il suit en fait les redistributions de la population nationale), a creusé progressivement de larges vides autour d'un petit nombre de centres de redistribution, monopolisant peu à peu avec le mûrissage le commerce de gros de la banane. C'est ce que montre la carte où la représentation des départements dépourvus de mûrisséries fait apparaître nettement plusieurs «lignes» de rétraction, la plus longue allant maintenant des Alpes de Haute-Provence à la Haute-Marne où elle se partage en deux bras inégaux rejoignant d'un côté les Ardennes par la Meuse, et de l'autre le Pas-de-Calais via la Région parisienne où le Val-de-Marne apparaît nette-



ment enclavé. Ailleurs, l'axe Haute-Provence-Tarn-Gers dont on a dit la précocité, mis à part, les choses sont a priori moins nettes mais le résultat n'est pas très différent si l'on tient compte non plus seulement des situations départementales mais aussi des replis opérés plus localement par la mûrisserie dans les vingt dernières années. Partout en effet la concentration est évidente même si quelques régions comme l'Alsace, la Lorraine, la Bretagne ou le littoral méditerranéen dans son ensemble connaissent

encore une dispersion assez poussée. Elles devraient être dans l'avenir le siège d'importants regroupements.

L'effet le plus surprenant de cette évolution est certainement le dispositif en auréoles grossièrement concentriques que révèle un examen même superficiel de la géographie actuelle de la mûrisserie dans tout le Nord de la France, comme si la redistribution de cette activité s'était effectuée selon un schéma préétabli (figure 17). On constate en effet



qu'autour de Rungis où se concentre désormais l'essentiel de la capacité de mûrissage de l'agglomération parisienne, une large discontinuité s'est creusée qui rejette pratiquement jusqu'à une bonne centaine de kilomètres de la capitale, l'apparition des premiers centres concurrents d'une certaine importance. Rouen au Nord-ouest, Reims et Châlons-sur-Marne au Nord-est, plus secondairement Orléans et Migennes (Yonne) au Sud, sont les principaux, mais un seul, Rouen, a cru bon de rassembler la totalité de ses activités bananières sur un «Marché d'Intérêt National» (MIN), comme à Rungis. Suit une nouvelle zone sans établissement important, puis à deux cents kilomètres environ, se dessine un nouvel anneau très continu malgré les perturbations créées par la rencontre du littoral au Nord-ouest ou de la frontière au Nord-est. Caen, Tours, Bourges, Dijon, puis Nancy et Metz, constituent ainsi un ensemble plus continu que dans le cas précédent auquel on est tenté d'ajouter le groupe Lille-Douai-Marcq-en-Bareuil et Dieppe qui représentent ici les plus gros tonnages ; le premier avec 22.000 tonnes à la date de la carte, le second avec 14.000 tonnes seulement. On serait donc alors logiquement amené à rechercher dans un rayon de 300 kilomètres approximativement la série suivante des centres mûrisseurs importants, et c'est un fait qu'à cette distance de la capitale on trouve des villes aussi peu négligeables qu'Angers, Poitiers, Montluçon ou Châlons-sur-Saône ; mais c'est en fait très au-delà sur un vaste demi-cercle de 400 kilomètres de rayon que se sont établis certains des relais provinciaux les plus importants tels Nantes, Limoges, Lyon ou Strasbourg. Il en résulte que pris en tenaille entre des concurrents plus actifs, les centres de mûrissage de cette troisième auréole «avortée» n'ont pas pu tirer avantage de leur position géographique ou ont été rapidement bloqués dans leur développement. C'est le cas d'Angers qu'a visiblement gêné le voisinage de Tours et de Nantes ; de Poitiers plus nettement encore qui, placé dans la zone d'influence de ces deux villes, est aussi trop proche de Limoges pour avoir pu sérieusement résister. Aucun ne parvient aujourd'hui à mûrir de ce fait plus de 2.500 tonnes et beaucoup ont déjà renoncé préférant acheter désormais leurs fruits à l'extérieur.

De Nantes à Strasbourg via Limoges et Lyon, on trouve en effet quelques-uns des plus gros centres de mûrissage provinciaux. A l'Ouest, Nantes (24.000 tonnes) illustre bien la situation qui prévaut notamment dans tout le Sud-ouest du territoire où le commerce bananier s'est plus ou moins spontanément regroupé sur les Marchés d'Intérêt National au fur et à mesure de leur apparition dans les années 1960. A Lyon (21.000 tonnes) par contre le MIN, pourtant l'un des plus anciens, ne traite qu'une faible proportion du tonnage mûri dans le département et le gros des fruits continue à transiter par quelques très grosses installations indépendantes, selon une formule qui caractérise aussi la plus grande partie du Bassin parisien, Rungis exclu. L'exemple lyonnais prouve malgré tout que les deux formules ne sont pas incompatibles, mais on notera que si, à Bordeaux comme à Nantes, la création du MIN a été l'occasion d'une profonde mutation structurelle

dont sont issues plus ou moins vite quelques très grosses affaires, cette réorganisation commerciale a pris place dans le Sud-est bien après l'apparition des premières mûrisseries industrielles et n'a pas eu dans ce cas la même force de conviction. Au reste dans toute la partie méridionale du territoire le dispositif en auréoles perd de sa régularité pour de simples raisons géographiques. C'est donc beaucoup plus au Sud et selon un arc de courbure moins accentuée, que s'étire de Bordeaux à Nice via Toulouse, Montpellier, Marseille, le dernier alignement des centres mûrisseurs. Car en raison des commodités de circulation qu'il représente, on doit remarquer que le couloir rhodanien ne se signale sur notre carte que par les fortes concentrations qu'il a permises à ses deux extrémités : Lyon et Grenoble essentiellement au Nord, Avignon et Marseille au Sud, pour ne retenir que les deux centres les plus importants de la nébuleuse méridionale.

De la même façon, à l'Ouest, la polarisation est très forte, plus évidente même si l'on remarque qu'elle a essentiellement profité aux deux grandes capitales régionales : Bordeaux qui, outre l'Aquitaine, assure le ravitaillement (en concurrence avec Nantes et surtout Limoges) du Sud du Poitou-Charente ; Toulouse qui tend aussi à déborder les limites du Midi-Pyrénées en direction notamment du Lot-et-Garonne ou plus récemment des Pyrénées-atlantiques. Ainsi, en l'espace d'une dizaine d'années seulement, la géographie du mûrissage a-t-elle profondément évolué. En même temps que disparaissaient beaucoup d'installations anciennes, petites, désuètes, inadaptées au traitement des fruits sous leur nouvelle présentation, et qu'apparaissait inversement une nouvelle génération d'établissement de meilleure capacité, on devait assister à une concentration rapide des opérations à l'avantage de quelques centres judicieusement répartis sur l'ensemble du territoire national. Au lieu de rechercher en effet le voisinage du consommateur comme c'était le cas à l'époque du régime, où les fruits une fois mûris ne supportaient pas le transport (sauf découpe et reconditionnement en caisses imposant une dépense supplémentaire), c'est au chef-lieu régional ou dans un centre éventuellement de seconde importance mais bien situé pour desservir une zone d'occupation plus dense, que se sont en général groupées les installations de maturation modernes. Ainsi se trouva progressivement résorbé un secteur artisanal important qui voit d'ailleurs dans le même temps fermer les unes après les autres les petites épiceries indépendantes qu'il était censé approvisionner, tandis que se réorganise et s'épanouit rapidement un secteur industriel, seul capable de répondre de façon satisfaisante aux besoins du commerce de masse qui se développe simultanément, dont témoigne la vogue des établissements de grande surface, supermarché ou hypermarché.

Tout en fait incite en ces années 1960 au changement, depuis l'évolution du conditionnement des bananes et des techniques de mûrissage ou les mutations de la distribution des produits alimentaires avec les restructurations qui en résultent, jusqu'à l'accélération de la concentration démographique au profit des grands centres urbains ou au souci

de rationalisation des principaux circuits commerciaux dont témoignent les Pouvoirs publics soucieux de mettre de l'ordre dans un domaine abandonné jusque-là à l'initiative privée. L'obligation faite en particulier, à l'origine au moins, aux grossistes en fruits et légumes de se regrouper sur les Marchés d'Intérêt National au fur et à mesure de leur création devait avoir un rôle déterminant dans la concentration de la mûrissage comme elle stimule le renouvellement de ses méthodes de travail. Tous les grossistes-mûrisseurs disposant déjà d'installations urbaines ou péri-urbaines spécialement aménagées pour le traitement des bananes envisagèrent d'abord ce déplacement avec beaucoup de réticences, l'avantage de meilleures conditions de travail compensant mal à leurs yeux le coût de l'opération et le changement de ses habitudes risquant selon certains de perturber la clientèle, l'incitant peut-être à changer de fournisseur. On en vit même à Bordeaux refuser catégoriquement de quitter le lieu traditionnel de leurs activités, le marché des Capucins, pour migrer vers le MIN de Brienne pourtant très proche du précédent, et bénéficiant d'une excellente desserte ferroviaire et routière. Or le décret du 7 novembre 1962 qui avait institué ce MIN stipulait nettement l'établissement d'un «périmètre de protection» à l'intérieur duquel se trouvaient non seulement interdites les créations nouvelles (périmètre «négatif») mais encore prohibé le maintien des commerces existants (périmètre «positif») opérant dans le domaine des fruits et légumes. Il y avait là une situation intolérable pour ceux notamment qui avaient accepté de se déplacer et commençaient à regretter d'avoir trop vite obéi aux injonctions administratives.

L'affaire fut donc portée en justice où elle progressa de tribunal en Cour d'Appel jusqu'à la Cour de Cassation qui se prononça, en juin 1964, sur l'illégalité de l'institution d'un périmètre positif. Mais le Conseil d'Etat saisi dès 1962 par les commerçants des Capucins d'un recours pour excès de pouvoir contre le décret de novembre, devait conclure par contre dans son arrêt du 4 décembre 1964 à la légalité de la mesure. Cependant ces décisions contradictoires ne devaient pas amener l'administration à témoigner en la matière d'une obstination excessive. On préféra donc en l'occurrence modifier finalement, mais en 1970, le texte de 1962 et exclure ainsi du périmètre de production le marché des Capucins, ce qui donnait finalement pleine satisfaction aux commerçants contestataires. Mais le problème n'était pas réglé pour autant. Ceux en effet des grossistes qui avaient accepté de se transférer sur le MIN et fait les frais de l'opération, pouvaient légitimement en effet s'estimer lésés. C'est pourquoi à leur tour ils se tournèrent vers l'Etat et vers la ville de Bordeaux pour exiger une juste réparation du manque à gagner qui était résulté pour eux de l'inapplication du périmètre de protection. Le tribunal administratif de Bordeaux ayant, en décembre 1967, conclu à la responsabilité de l'une et de l'autre, certains commerçants se crurent même autorisés, en attendant les résultats de l'expertise qui devait permettre d'apprécier le préjudice subi, à suspendre le paiement de leurs redevances à la

société chargée de l'exploitation du Marché. On put cependant mettre en place rapidement une formule transactionnelle et moyennant une réduction de la somme exigée, nombre d'entre eux acceptèrent de retirer leur demande d'indemnisation. Mais une vingtaine ayant refusé tout arrangement et maintenu leurs exigences, le Ministre de l'Economie et des Finances conjointement avec la ville de Bordeaux dut malgré tout faire appel auprès du Conseil d'Etat de la décision du tribunal administratif. Par un arrêt de principe rendu le 7 mai 1971, celui-ci ménageait en fait tout le monde puisqu'il annulait les articles du jugement affirmant la responsabilité de l'Etat et de la Ville mais préservait malgré tout le droit des commerçants de Brienne à compensation si l'expertise commandée établissait l'origine, le caractère certain et la gravité des pertes qu'ils disaient avoir subies.

Sans aller plus loin dans le détail d'un conflit exemplaire par les attitudes qu'il révéla, exceptionnel cependant par sa vigueur et sa durée, l'évocation rapide de ce cas particulier nous aura au moins permis de sentir l'importance des problèmes soulevés par la mise en route d'un programme de portée nationale qui était ici venu malencontreusement interférer avec les données de la politique municipale, et en fut nettement contrarié. Partout d'ailleurs on eut bien du mal à accepter un changement aussi radical des conditions de travail et il en résulte de nombreuses cessations d'activité soit que l'on ait a priori refusé le transfert, soit que l'on ait dû plus ou moins vite abandonner la place vu la charge financière imposée par les frais de location d'une «case» et l'insuffisance du chiffre d'affaire réalisée en raison de la désaffection de la clientèle sollicitée par la concurrence. Ce mouvement de concentration semble avoir été particulièrement rapide dans le cas de la mûrissage, car cette activité très spécialisée traditionnellement intégrée à la fonction de grossiste en fruits était en fait aisément dissociable et il pouvait être tentant dans ces conditions de l'abandonner plus ou moins vite à l'avantage de quelques entreprises de taille plus importante qui avaient justement poussé en ce sens leur effort d'équipement.

Il fut en tout cas nettement stimulé par la politique développée par quelques groupes antillais soucieux de contrôler plus avant la commercialisation de leurs fruits et de profiter opportunément d'une conjoncture favorable. Ils purent ainsi distribuer leur production propre mais surtout compenser rapidement et dans les meilleures conditions une éventuelle défaillance accidentelle de celle-ci, en achetant des fruits à l'une ou l'autre des grandes multinationales bananières par l'intermédiaire du Groupement d'Intérêt Economique Bananier (GIEB) dont la fonction est d'effectuer en cas de nécessité de telles transactions. Ayant ainsi fortement pénétré au cours des années 1960 le secteur du mûrissage puis obtenu au tournant de la décennie suivante la mise en place de cet organisme régulateur, l'exportation antillaise est donc parvenue à éviter le pire dans une période, on le sait, de reconversion délicate, où les cyclones également ne lui

ont guère laissé de répit.

Ainsi, quel que soit le point de vue adopté - variétés cultivées, systèmes de culture, méthodes de conditionnement, techniques du transport, conduite du mûrissage -, l'économie bananière d'exportation témoigne à travers l'ensemble des années 1960 d'une volonté de renouvellement remarquable, puisqu'elle modifie en un temps record la totalité des techniques qu'elle met en oeuvre, et transforme ainsi assez totalement un système commercial si anciennement établi qu'on ne le croyait sans doute plus guère capable d'une transformation aussi radicale.

Il apparaît cependant que cette mutation à laquelle les grandes sociétés bananières anglo-saxonnes ont une part décisive, a surtout bénéficié à l'Amérique centrale qui a pu, grâce à elles, reconquérir tous les grands marchés qu'elle avait un moment perdus soit avec la mise en place entre les deux guerres de barrières protectionnistes, soit après 1945 par l'active concurrence de producteurs mieux placés. On doit en effet constater que partout ailleurs, en dépit d'initiatives pionnières qui montrent que l'on n'était pas en général rebelle à l'innovation, le changement est plus lentement assimilé et se diffuse en tout cas très inégalement

dans la masse des planteurs. C'est pourquoi la transition fut souvent très difficile, soit en raison des problèmes d'adaptation d'une production artisanale très importante, dans l'ancien Cameroun francophone par exemple, soit du fait de situations régionales exceptionnellement graves comme à Santa-Marta (Colombie) où le retrait du principal exportateur se trouva plus ou moins à l'origine d'un effondrement spectaculaire.

Car c'est un fait qu'il faut souligner, aucun des producteurs intéressés à la culture bananière commerciale, qu'il écoule ses fruits sur le marché international ou dispose d'un accès privilégié à telle ou telle zone de consommation, n'a pu finalement éluder l'obstacle de cette mutation. On peut ainsi prendre conscience de la solidarité existant entre les diverses zones de production fruitières même si elle ne sont pas systématiquement en concurrence ouverte et semblent encore pouvoir pour cette raison s'ignorer largement. Il est vrai que les cloisonnements d'ordres législatifs ou réglementaires qui ont pu dans le passé encourager leur isolement, ont été aujourd'hui abandonnés ou suffisamment assouplis pour permettre les échanges et pousser au mimétisme. Jamais sans doute le marché bananier international n'a été en effet aussi homogène qu'aujourd'hui où se sont estompés les particularismes techniques et réduites du même coup les spécificités régionales.

à suivre.

La Station de Pathologie végétale de l'INRA d'Angers organise du 16 septembre au 5 octobre 1985

un cours international de Phytobactériologie

Ce cours s'adresse à des phytopathologistes, de préférence francophones ayant une expérience de phytopathologiste et désirant prendre en charge, dans le pays où s'exerce leur activité professionnelle, l'étude des maladies bactériennes des plantes, ou un enseignement spécialisé en phytobactériologie. Il sera composé de cours, travaux pratiques, visites et conférences, et se tiendra à Angers (49) (INRA-ENITH).

Inscription avant le 15 avril 1985

Frais d'inscription : 10 000 FF HT

Pour tout renseignement et pour recevoir la fiche de préinscription, s'adresser à :

INRA - Station de Pathologie végétale

(C.I.P. - E. de Loménie)

route de Saint Clément - BEAUCOUZE - 49000 ANGERS (France)

Tél. : 16 (41) 48.51.23

Télex : INRAGER 720 565 F