

# La Flotte bananière française

par **Roger RABOUIN**

CHEF DE BUREAU  
AU MINISTÈRE DE LA MARINE MARCHANDE

*Après avoir exposé l'état actuel de la flotte française bananière, des services assurés vers la Côte d'Afrique et les Antilles par les Compagnies de Navigation, soit avec leurs propres navires, soit avec des navires étrangers, M. RABOUIN étudie les conditions d'exploitation particulières aux navires bananiers et au transport de la banane.*

*Il distingue, parmi les frais du transport maritime :*

*1° ceux qui paraissent les plus susceptibles d'amélioration (durée de séjour dans les ports, manutention...) et considère l'effet heureux que ces améliorations pourraient avoir sur le prix de revient du transport ; 2° les frais qui sont incompressibles dans une économie donnée (salaires, charges sociales, amortissement du matériel...).*

*Il donne à ce propos l'exemple d'un compte d'exploitation type, pour un voyage de 30 jours.*

*Enfin, il envisage l'évolution du marché des affrètements de navires bananiers, d'après la conjoncture internationale. Il pense qu'on s'achemine vers un marché tendu, préjudiciable à l'affrèteur français et à l'équilibre de nos comptes en devises. Pour assurer l'écoulement régulier des produits, le rôle des navires étrangers doit être seulement un rôle d'appoint.*

## I. LA FLOTTE BANANIÈRE

### La reconstruction de la Flotte.

La flotte bananière française a pris naissance en 1930. C'est, sauf erreur, à la Compagnie des Chargeurs Réunis qu'en revient l'initiative. Cette idée de création d'une flotte bananière nationale conquiert ensuite, semble-t-il, les milieux gouvernementaux puisque sur la fin de l'année 1931 et au début de 1932 des mesures furent prises par le Parlement pour protéger ce trafic naissant. Notons toutefois que s'il s'agissait d'un transport nouveau, et quelque peu hasardeux, pour l'armement français, la technique du transport elle-même n'était pas nouvelle puisque depuis près d'une trentaine d'années déjà Elders and Fyffes ravitaillaient la Grande-Bretagne en bananes de la Jamaïque par navires isothermes (1).

Ce fut, après 1931, le développement rapide de notre flotte spécialisée puisqu'en 6 ans son tonnage de jauge brute atteint 80.000 tonneaux. Corrélativement nos sources coloniales d'approvisionnement accroissaient leur production. En 1931, 6 % seulement des bananes consommées en France provenaient des territoires français d'Outre-Mer. En 1937, 99,4 %. En d'autres termes, alors que, en 1931, la France achetait, à l'étranger, 200.000 tonnes de bananes qui, faute de navires français, devaient être transportées sous pavillon étranger (double sortie de devises) ; en 1938, les achats français, effectués à l'étranger, se montaient à 900 tonnes seulement (1).

En septembre 1939, au moment de la déclaration de la guerre, la flotte française de bananiers en service comprenait 26 navires ayant une jauge brute

(1) Pierre BARRÈRE. Le Marché mondial de la Banane. Les Cahiers d'Outre-Mer.

(1) Doc. Compagnie Générale Transatlantique.

globale de 87.819 tonneaux, ayant un port en lourd global de 62.451 tonnes et une capacité cubique totale de 111.512 m<sup>3</sup>. La plupart de ces navires étaient âgés de moins de 10 ans. Ils étaient munis d'appareillages modernes et le confort des emménagements pour passagers qu'ils possédaient presque tous était vivement appréciés des utilisateurs.

Cette flotte, dont les états de service promettaient d'être magnifiques, allait voir interrompre sa carrière pacifique pour prendre rang, sous la flamme de notre Marine Nationale, parmi les bâtiments auxiliaires.

Ces petits navires, en général rapides, de qualités évolutives remarquables pour des navires de commerce, rapidement transformables en navires de guerre auxiliaires, étaient en effet particulièrement adaptés à l'escorte des convois. Leur utilisation comme corsaires était aussi possible.

C'est ainsi que la plupart de nos bananiers dont, à juste titre, nos armements étaient fiers commencèrent leur carrière militaire, bien courte hélas, sous notre pavillon. L'évolution stratégique du conflit les conduisit sous d'autres cieux, avec d'autres maîtres ; certains jusque dans le Pacifique. Leurs qualités guerrières malheureusement fort appréciées leur valurent un sort funeste puisqu'une vingtaine d'entre eux furent coulés ou sérieusement endommagés.

En 1945, la reconstitution de notre flotte bananière prenait donc place dans le plan de restauration de notre potentiel maritime, plan établi par les services de la Marine Marchande en collaboration avec les Armateurs pendant les années 1942 à 1944. Dès la libération du territoire la mise en œuvre du plan pouvait donc être entreprise. 3 prototypes avaient été étudiés en fonction des prévisions de trafic et compte tenu des techniques nouvelles. Pour faire

face aux besoins immédiats les plus urgents, en attendant la sortie des chantiers des unités nouvelles, quelques achats furent effectués à l'étranger pendant que la réparation des navires récupérables était en outre entreprise. C'est ainsi que l'Édéa (1936) et le Tamara (1937) parmi d'autres furent pratiquement reconstruits, retrouvant ainsi une nouvelle jeunesse.

Le règlement financier de la reconstitution du tonnage perdu pendant la guerre a été prévu par un document dit « charte partie de 1940 » établi après la réquisition de la flotte de commerce par l'État à la déclaration de guerre. Ce contrat qui fixe les conditions d'affrètement de la flotte par la Direction des transports maritimes de l'époque précise en outre les modalités de remplacement des navires perdus : l'armateur propriétaire d'un navire coulé sous réquisition a droit au remplacement de ce navire à charge pour lui de payer à l'État des soultes d'âge et de caractéristiques correspondant aux différences entre le navire de remplacement et le navire perdu. Si ce principe général de remplacement des navires perdus a pu être critiqué à cause du grand âge moyen de la flotte en 1939, il apparaît, pour les bananiers, navires jeunes à l'époque, particulièrement équitable.

La flotte de 1953 compte dix de ces navires « de remplacement », 8 navires neufs et 2 navires achetés d'occasions, auxquels viennent s'ajouter 9 survivants de la guerre et 2 achats privés (un d'occasion et un neuf).

#### La composition actuelle de la flotte.

Quelle est, plus précisément, la composition de cette flotte et comment se compare-t-elle à sa devancière de 1939 ?

FLOTTE BANANIÈRE FRANÇAISE AU 1<sup>er</sup> JANVIER 1953.

	— 10 ANS				+ 10 ANS				TOTAL			
	NBR	JB	PL	CC	NBR	JB	PL	CC	NBR	JB	PL	CC
Antilles .....	5	23.742	20.821	30.515	3	9.000	7.492	14.525	8	32.742	28.313	45.040
C. O. A.....	6	25.187	18.655	28.190	7	22.078	17.756	30.178	13	47.265	36.411	58.368
Total.....	11	48.929	39.476	58.705	10	31.078	25.248	44.703	21	80.007	64.724	103.408

Jb : jauge brute en tonneaux. — PL : portée en lourd en tonnes métriques — Cc : capacité cubique en m<sup>3</sup>.

La flotte française de bananiers en service <sup>(1)</sup> est composée actuellement (janvier 1953) de 21 navires d'une jauge brute globale de 80.000 tonneaux, d'un port en lourd global de 64.724 tonnes métriques et de 103.408 m<sup>3</sup> de capacité cubique. Si l'on se reporte aux chiffres d'avant-guerre on constate que la flotte actuelle est inférieure de 5 navires, 7.900 tonneaux <sup>(2)</sup> et 8.100 m<sup>3</sup> à la flotte de 1939, mais que par contre son port en lourd global est supérieur de 2.300 tonnes métriques environ.

Actuellement, 10 navires sur les 22 ont plus de 10 ans et 9 sur les 10 précités ont au moins 15 ans. Certes, plusieurs de ces vieux navires ont été reconstruits et peuvent être considérés comme rajeunis mais il n'en reste pas moins que la situation exige que l'effort de modernisation soit activement poursuivi. En ce qui concerne les caractéristiques moyennes unitaires la jauge qui était de 3.378 tonneaux en 1939 est passée à 3.810 tonneaux en 1953.

Le port en lourd moyen atteint maintenant 2.082 tonnes contre 2.400 tonnes en 1939, soit un accroissement de près de 30 % ; la capacité cubique moyenne 4.900 m<sup>3</sup> environ contre 4.300 en 1939

soit 15 % à peu près d'augmentation. Toutefois on conçoit que ces éléments, de valeur réduite, ne peuvent évidemment être utilisés pour déterminer un pourcentage d'accroissement de potentiel de transport. La tonne métrique de port en lourd 1953, comme le m<sup>3</sup>, n'ont pas la même valeur que leurs devanciers de 1939. Si la vitesse des navires survivants est à peu près restée la même, les navires neufs sont plus rapides que ceux qu'ils ont remplacés. A vrai dire, les progrès accomplis dans ce domaine sont moins sensibles que pour les navires de charge ordinaires. Pour l'époque, les navires construits dans les années 1936/1937 étaient très rapides. Les Kita, Katiola de la Compagnie des Chargeurs Réunis, les Édéa, Tamara du groupe Fabre-Fraissinet avaient atteint ou dépassé 17 nœuds *aux essais*. Néanmoins la vitesse, comme les autres caractéristiques, s'est cependant accrue. De 14/15 nœuds *en service en charge* pour les navires anciens elle est passée à 16/17 nœuds pour les navires récents. Pour fixer les idées sur l'évolution des types de navires fruitiers, depuis l'avant-guerre, quelques navires représentatifs de la flotte mondiale et de la flotte française ont été regroupés dans le tableau ci-après :

Scandinave.....	1938	Barfleur	3.000 tx	4.500 m <sup>3</sup> (160.000 pc)	4.200 CV	15 nds
Scandinave.....	1945	Fort-Saint-Louis	4.300 tx	6.400 m <sup>3</sup> (225.000 pc)	7.000 CV	17 nds
France .....	1936	Édéa	3.700 rx	4.300 m <sup>3</sup> (150.000 pc)	4.800 CV	15 nds
	1939	V. Schœlcher	4.500 tx	5.400 m <sup>3</sup> (190.000 pc)	5.670 CV	16 nds
	1952	Fort-Richelieu	5.000 tx	6.200 m <sup>3</sup> (215.000 pc)	8.000 CV	17 nds

1 pc = 0,0283 m<sup>3</sup>    1 m<sup>3</sup> = 35,31 pc.

Au point de vue capacité on peut dire qu'avant la guerre les cubages les plus courants s'échelonnaient entre 130.000 et 200.000 pieds cubes ; actuellement c'est entre 165.000 et 240.000 pieds cubes que se placent la plupart des navires.

Pour en terminer avec ces considérations générales sur la flotte bananière nous dirons qu'elle occupe dans la flotte française de cargos (pétroliers exclus) une place fort modeste du point de vue quantitatif. Elle ne représente en effet que 5 % du tonnage.

Le transport des bananes destinées à la consommation française est assuré par les Compagnies françaises de navigation soit avec leurs propres navires, soit avec des navires étrangers affrétés à temps ou au voyage. Certains transports se font parfois sur des navires loués directement, sans intermédiaire des

compagnies par des associations de planteurs, mais il s'agit d'exceptions. Les compagnies de navigation ou groupes de compagnies qui participent aux transports sont :

4 pour l'importation des bananes en provenance d'Afrique française :

La Compagnie Maritime des Chargeurs Réunis.

Les Compagnies Fabre et Fraissinet.

La Compagnie de Navigation Fruitière.

L'Armement Martin.

1 pour l'importation des bananes en provenance des Antilles :

La Compagnie générale Transatlantique.

#### La côte d'Afrique.

La Compagnie des Chargeurs Réunis a créé sa flotte bananière en 1930, avons-nous dit, en rachetant les unités de la Compagnie des Transports Maritimes de l'A. O. F., les « Kindia » et « Pyrénées » et en les

(1) En 1952 l'Esterel n'a pas effectué un service de bananier.

(2) 1 tonneau de jauge brute = 100 pieds cubes anglais = 2,83 m<sup>3</sup>. La jauge brute comprend, en plus de la capacité des cales, celles de l'espace machine et de compartiment divers.

## LIGNE CÔTE D'AFRIQUE.

NAVIRES	COMPAGNIES	ANNÉE DE CONS.	J. B.	P. L.	CAPACITÉ	VITESSE
Cap des Palmes .....	Fraissinet	1935	2.982	1.950	4.217	15
Coyah.....	C <sup>1</sup> e Navigation Fruitière	1934	1.802	2.700	3.576	12,5
Djoliba.....	Fraissinet	1948	4.908	3.034	5.590	15
Dubreka.....	Fabre	1947	4.908	3.034	5.590	15
Édéa.....	—	1936	3.747	2.030	4.323	15
Guinée.....	Veuve Nicolardot	1941	3.095	2.957	4.700	14,5
Kadoura.....	Chargeurs Réunis	1951	4.143	2.939	4.154	16
Katiola.....	—	1936	3.890	1.869	3.943	13,5
Kiffa.....	—	1951	4.101	2.814	4.120	16
Koba.....	—	1952	4.101	2.814	4.120	16
Manéah.....	C <sup>1</sup> e Navigation Fruitière	1936	2.815	4.200	5.095	13
Nyombé.....	C <sup>1</sup> e Franco-Coloniale de Navigat.	1948	3.026	4.020	4.616	15
Tamara.....	Fraissinet	1936	3.747	2.050	4.324	15
Totaux.....			47.265	36.411	58.368	

aménageant en fruitiers. Ensuite la Compagnie des Chargeurs Réunis commanda entre 1933 et 1936 cinq bananiers qui portèrent tous des noms empruntés à des localités de notre Afrique Occidentale (1), Kolenti, Kakoulima, Kilissi, Katiola et Kita.

En 1939, la Compagnie des Chargeurs Réunis disposait de 6 navires fruitiers dont 5 récents de 105 m de long environ, de 3.800 tonneaux de jauge brute, 3.800 à 4.000 m<sup>3</sup> et d'une *vitesse aux essais* de 15 à 17 nds. Ces navires pouvaient charger 42 à 45.000 régimes. Tous disposaient de cabines pour 12 passagers. Signalons que ces 5 navires avaient été construits en France.

De sa flotte de 1939 seul le « Katiola », d'ailleurs refondu, a survécu à la guerre. A ce navire la Compagnie Maritime des Chargeurs Réunis a adjoint depuis la libération 3 navires, 1 construit à l'étranger, le « Kadoura » chez Samuel White à Cowes (Angleterre) et les deux autres en France, aux Ateliers et Chantiers de Provence à Port-de-Bouc.

Ces navires ont une longueur maxima de 109 m, une largeur de 15 m environ. Leur jauge brute est de 4.100 tx, leur portée en lourd 2.800 t. et leur capacité cubique de 4.100 m<sup>3</sup>. Leur appareil moteur comprend 2 moteurs Burminster et Wain pour l'anglais et 2 moteurs Man pour les français développant

6.500 Cv et permettant une vitesse en charge de 16 nœuds: Leur appareil frigorifique peut assurer dans les cales une température minima de + 2° C. Ce sont des navires qui sont armés à 43 hommes. Ils peuvent transporter 12 passagers de 1<sup>re</sup> classe.

Avec ces quatre navires et deux navires affrétés la Compagnie Maritime des Chargeurs Réunis assure actuellement (mars 1953) le transport des bananes au départ des ports de Guinée et de Côte d'Ivoire vers Nantes et Bordeaux, et au départ du Cameroun sur le Havre.

Actuellement (mars 1953) les services de Guinée et de Côte d'Ivoire sont assurés par le « Katiola » et les deux navires affrétés. Les navires partent de Nantes ou Bordeaux et après une touchée à Dakar à l'aller, chargent à Conakry ou Abidjan; au retour ils escales à Sassandra et Dakar. La durée des rotations (1) est d'un mois environ.

Les transports en provenance du Cameroun sont effectués par les trois bananiers neufs, « Kadoura », « Kiffa » et « Koba ». La durée de la rotation est en moyenne de 36 jours, le séjour à Douala, d'une semaine environ.

Des services entre les territoires producteurs de bananes de la côte d'Afrique et les ports métropolitains de la Manche et de l'Atlantique sont aussi

(1) Conférence faite par M. FORTOUL le 17 novembre 1943 au Centre d'Études supérieures de Transports.

(1) La rotation est le voyage aller et retour ou plus exactement la durée de la rotation est le temps qui s'écoule entre deux départs consécutifs du port terminal.

assurés par la Compagnie de Navigation Fruitière et par la Société Louis-Martin, gérant de deux armements : Nicolardot et Compagnie Franco-Coloniale de Navigation.

La Compagnie de Navigation Fruitière a commencé à s'occuper des transports des bananes vers 1935, époque à laquelle elle a armé 3 navires, spécialement construits pour ce trafic, le « Félix Henri », l'« Alice Robert » et le « Pierre Claude ». Actuellement elle possède deux navires d'avant-guerre le « Coyah » et le « Manéah » qui desservent la Guinée au départ de Nantes avec escale à Dakar à l'aller. Ces navires effectuent leur rotation en un mois en moyenne avec 2 à 3 jours d'arrêt à Conakry.

L'Armement Martin avec « Guinée » et « Nyombé » assurent conjointement avec les navires de la Compagnie Maritime des Chargeurs Réunis, précédemment cités, les services entre le Cameroun et le Havre. A l'aller escale à Dakar, à Douala séjour de 3 à 4 jours pour le chargement. La durée moyenne des rotations est d'environ 36 jours, comme les navires des Chargeurs Réunis. Ces deux navires, « Guinée » et « Nyombé » à peu près identiques sont tous deux de construction étrangère, le premier construit en 1941 chez Burmeister et Wain à Copenhague, le second en 1948 à Odensé. Leur longueur est de 103 m, leur largeur 15 m environ. Ils sont tous deux équipés d'un moteur Burmeister et Wain leur permettant d'atteindre une vitesse de 14,5 nds en charge. Leur capacité cubique est de l'ordre de 4.700 m<sup>3</sup>.

La Guinée et la Côte d'Ivoire exportent aussi des bananes vers les ports méditerranéens. C'est le groupe Fabre-Fraissinet qui en assure le transport. Les Compagnies Fabre et Fraissinet commencèrent bien avant la guerre par aménager sur des paquebots, dont le « Canada », des cales frigorifiques. Ces Compagnies commandèrent par la suite des navires spécialement affectés au service des bananes et dont le premier fut le « Cap de Palmes » construit à Elsenaur au Danemark pour la Compagnie Fraissinet. En 1939 ces deux compagnies disposaient de 4 navires en service effectif.

Actuellement, elles possèdent une flotte bananière de 5 navires, 3 navires anciens de 1935 à 1937 le « Cap des Palmes », l'« Édéa » et le « Tamara », et deux navires neufs les « Dubreka » et « Djoliba » construits en 1947 et 1948 aux Forges et Chantiers de la Méditerranée. Ces deux navires sisterships ont une longueur hors tout de 114 m et 15,80 m de largeur ; leur capacité cubique est de 5.600 m<sup>3</sup> environ (50.000 régimes) ; leur port en lourd de 3.000 tonnes. Ils sont munis d'un appareil moteur comprenant deux moteurs construits

par la Société générale de Construction mécanique sous licence Man. Leur vitesse en charge est de 15 nœuds. Ils peuvent transporter 12 passagers de 1<sup>re</sup> classe.

Un départ de Marseille est assuré tous les 5 jours environ uniquement par navires français. Les rotations sont de 30 jours en moyenne. Deux navires (« Édéa » et « Tamara », mars 1943) opèrent leur chargement à Abidjan, touchent Dakar à l'aller, au retour Sassandra, escales 24 heures à Benty, puis à nouveau Dakar et Marseille. Les 3 autres navires chargent à Conakry et s'arrêtent tant à l'aller qu'au retour à Alger, Oran, Casablanca et Dakar.

Sur la Côte d'Afrique la flotte française actuelle suffit, à très peu près, pour faire face aux sorties constantes de Guinée, de Côte d'Ivoire et du Cameroun à destination de la Métropole.

Cette flotte a d'ailleurs atteint un niveau supérieur à celui d'avant-guerre. Reconstituée en nombre de navires, son port en lourd global s'est accru de près de 30 % et sa capacité cubique de près de 20 %.

1939	13 navires	41.482 tx	28.516 tm	49.922 m <sup>3</sup>
1953	13 navires	47.265 tx	36.411 tm	58.368 m <sup>3</sup>

En 1952 il n'y eut en permanence qu'un seul navire étranger affrété, le « Genale », les autres navires étrangers placés sur le trafic n'étant fixés que pour un ou deux voyages consécutifs au maximum et destinés par conséquent à fournir un appoint de tonnage momentané.

La situation s'est à cet égard régulièrement améliorée pendant ces dernières années. Le tableau ci-après qui donne les tonnages transportés sur navires français et étrangers affrétés pour les années 1950, 1951 et 1952 fait apparaître cette amélioration.

	Total	Nav. Fr.	Nav. Aff.
1938 .....	88.515	71.804	16.711
1950 .....	84.728	60.659	24.069
1951 .....	106.928	77.056	29.872
1952 .....	111.740	96.942	14.798

On constate que :

a) Pendant que le tonnage total des importations françaises de bananes en provenance de la côte d'Afrique s'accroissait de 1950 à 1952 de 30 % environ, le tonnage transporté sous pavillon français augmentait de 60 %.

b) La participation du pavillon français au transport des bananes de la C. O. A. est passée de 70 à 86 % de 1950 à 1952.

c) La situation s'est très sensiblement améliorée par rapport à l'avant-guerre.

Enfin si l'on admet que la flotte bananière de la Côte d'Afrique a retrouvé, en nombre de navires, son niveau d'avant-guerre dans le courant de 1952, la comparaison de tonnages transportés en 1938 et 1952 fait apparaître un des aspects de l'accroissement

de la productivité de la flotte bananière par rapport à l'avant-guerre.

#### Les Antilles.

Pour l'importation des bananes des Antilles seule la Compagnie Générale Transatlantique est en ligne.

#### LIGNE DES ANTILLES.

NAVIRES	COMPAGNIES	ANNÉE DE CONS.	J. B.	P. L.	CAPACITÉ	VITESSE
Barfleur.....	C. G. T.	1938	3.000	2.463	4.560	12,5
Fort-Dauphin.....	—	1949	5.050	4.100	5.920	16,5
Fort-Duquesne.....	—	1945	4.287	4.204	6.385	16
Fort-Richepanse.....	—	1949	5.038	4.100	6.173	17
Fort-Richelieu.....	—	1952	5.080	4.210	5.650	16,5
Fort-Saint-Louis.....	—	1945	4.287	4.207	6.387	16
Maurienne.....	—	1938	3.000	2.464	5.646	12
Quercy.....	—	1937	3.000	2.565	4.319	13
Totaux.....			32.742	28.313	45.040	
Estérel.....		1938	3.165	2.896	4.500	14

En 1939 la Compagnie Générale d'Armement Maritime (filiale de la Compagnie Générale Transatlantique chargée à l'époque du trafic bananier) possédait ou gérait une flotte de 12 navires auxquels il convient d'ajouter le « Victor Schœlcher », géré par la Société Générale des Transports Maritimes à vapeur. Ce dernier navire, et son sistership le « Charles Plumier », étaient à l'époque les plus récents et les plus grands transporteurs de fruits français.

Ils faisaient partie d'une tranche de sept navires (5 cargos rapides et 2 navires fruitiers) commandés en 1936 par l'État à l'industrie privée. Les deux navires fruitiers précités sont entrés en service en 1939. Le « Charles Plumier » avait été construit aux Chantiers et Ateliers de Provence et donné en gérance à la Compagnie générale d'Armement Maritime. Le « Victor Schœlcher » avait été construit aux Forges et Chantiers de la Seyne. Les caractéristiques de ces navires ont été données précédemment. Ajoutons que leur longueur était à peu près la même que celle des « Fort Saint-Louis-Fort Duquesne » actuels, c'est-à-dire 115 m hors tout ; enfin signalons qu'en plus des cales à fruits dont la contenance était environ de

80.000 régimes de bananes, ces navires possédaient des cales à poissons d'une contenance de 200 m<sup>3</sup> (1).

La flotte de la C. G. A. M., composée par conséquent de 13 navires, était particulièrement moderne : 6 navires de 1 an, 5 de 2 à 3 ans et les deux derniers, « Marigot » et « Caraïbe », d'anciens cargos moutonniers transformés (ex-Ardèche, ex-Allier) vieux seulement de 6 ans. De leur première destination ceux-ci tenaient leur appareil propulsif à vapeur. Tous les autres navires étaient à moteur.

Depuis la guerre, la Compagnie Générale Transatlantique exploite elle-même ses navires fruitiers. La flotte bananière, qu'avec l'aide de l'État, comme les autres armateurs sinistrés, elle a reconstituée, comprend actuellement (janvier 1953) 8 navires, 3 survivants d'avant-guerre « Barfleur », « Maurienne » et « Quercy », 2 navires de 1945 achetés aux Norvégiens « Fort Duquesne » ex « Atlantic Express » et « Fort Saint-Louis » ex « Oregon Express », 3 navires récents (1949 et 1952), « Fort Dauphin », « Fort Richepanse »

(1) Toute la documentation concernant les « Schœlcher » et « Plumier » a été empruntée à la conférence de M. FORTOUL, déjà citée en référence, dont nous avons reproduit intégralement quelques passages.

et « Fort Richelieu ». La Compagnie Générale Transatlantique possède en outre l'« Esterel », navire bananier d'avant-guerre reconstruit en Italie mais qui ne prend plus part au trafic bananier.

Les 2 ex-norvégiens sont des navires de 6.400 m<sup>3</sup> (225.000 pc) 115 m de long, munis de deux diesels Sulzer de 7.000 CV leur donnant une vitesse en service de 16 nœuds. Ils peuvent transporter 12 passagers. Ce sont des navires beaucoup plus gros que les Schœlcher (5.400 m<sup>3</sup>) d'avant-guerre. Ils peuvent transporter 85.000 régimes.

Les 3 navires récents construits sur plans français chez Alex Stephens à Glasgow (Fort-Dauphin-Richepanse), et aux Chantiers et Ateliers de Provence à Port-de-Bouc (Fort Richelieu) sont des navires dérivés des prototypes du plan de reconstitution de la flotte. Ce sont des navires de 6.000 à 6.200 m<sup>3</sup> (210.000 pc), munis de deux moteurs de 8.000 CV leur permettant d'atteindre la vitesse de 16,5 à 17 nœuds en charge. La Compagnie Générale Transatlantique a deux navires de ce type en achèvement en France, « Fort Carillon » et « Fort Desaix ». Ces navires peuvent ou pourront transporter 12 passagers (1) en cabines de 2 et 3 places. Signalons que ces navires sont armés à 40 hommes.

A cette flotte de 8 navires la Compagnie Générale Transatlantique est obligée d'adjoindre un nombre relativement important de navires affrétés pour faire face aux exigences du trafic bananier des Antilles vers la Métropole. On peut dire que navires français et navires étrangers affrétés se sont partagé à peu près également le trafic en 1952. 3 navires étrangers ont été fixés en permanence ; de plus, plusieurs navires ont été affrétés pour 4 et 5 voyages consécutifs. Cette situation très défavorable si on la compare à l'avant-guerre est due au fait que la reconstitution de la flotte bananière des Antilles n'est pas encore achevée, et surtout à l'accroissement assez considérable depuis la fin de la guerre des exportations antillaises vers la France, accroissement qui atteint 54 % par rapport à 1938.

L'état d'avancement de la reconstitution de la flotte des Antilles apparaît évidemment peu favorable. Sur la côte d'Afrique, depuis la guerre, 5 navires neufs ont été mis en service, sur les Antilles on en compte 3. La comparaison ci-dessous montre que la

(1) Cette limitation à 12 passagers est une conséquence de la réglementation de la sécurité de la vie humaine en mer. Au delà de 12 passagers un navire est considéré comme navire à passagers et soumis à des servitudes plus grandes et par conséquent plus coûteuses. Le nombre de 12 est d'ailleurs arbitraire et ne correspond à aucune nécessité quelle qu'elle soit.

1939	13 navires	46.337 tx	33.935 tm	61.590 m <sup>3</sup>
1953	8 navires	32.742 tx	28.313 tm	45.040 m <sup>3</sup>

flotte de 1953 est inférieure à celle de 1939 de 5 navires, près de 6.000 tonnes métriques et de plus de 16.000 m<sup>3</sup>. Il faut dire que ce retard peut être imputé en partie au fait que la récupération des navires anciens a porté sur peu d'unités.

Le tableau ci-après qui donne les tonnages de bananes importés en France fait apparaître la position du pavillon français après guerre et ce qu'elle était en 1938 :

	Total	Nav. Fr.	Nav. Étr.
1938	88.934	78.327	10.607
1950	114.570	88.968	25.662
1951	146.935	80.645	66.935
1952	137.255	71.764	65.491

La première constatation qui s'impose est que l'absorption du développement des exportations antillaises vers la métropole a été réalisée uniquement par navires affrétés. La seconde est que la flotte française, bien que reconstituée à 85 % seulement de son port en lourd d'avant-guerre, a néanmoins transporté plus de 90 % du tonnage qu'elle transportait en 1939. Il semble donc que, lorsque la Compagnie Générale Transatlantique aura pris livraison des deux navires actuellement en construction, son potentiel d'avant-guerre sera quelque peu dépassé, à condition toutefois que d'ici là les « Barfleury » et « Quercy » ne soient pas retirés du service...

Les navires de la Compagnie Générale Transatlantique ou affrétés par elle assurent un départ tous les trois jours alternativement de Dieppe ou Rouen. Les ports de chargement sont Basse-Terre ou Fort-de-France. Les navires touchent Trinidad ou Saint-Thomas pour souter. Pour les navires du type Fort, la durée des rotations est d'environ 29 jours, pour les affrétés 27 jours et pour les « Barfleury-Quercy » 35 jours. Les opérations de chargement ne dépassent pas 3 jours.

#### ÉVOLUTION DE LA FRÉQUENCE DES DÉPARTS. (Martinique et Guadeloupe.)

1946	.....	1 navire	tous les 13 jours
1947	.....	1	— 7 —
1948	.....	1	— 4 —
1949	.....	1	— 4 —
1950	.....	1	— 3 —
1951	.....	1	— 2 —
1952	.....	1	— 2 —

## II. LES CONDITIONS D'EXPLOITATION DES NAVIRES

### Cherté relative du bananier.

Après cet exposé sur l'état de la flotte française et ses trafics, nous étudierons les conditions d'exploitation des navires et dirons quelques mots du mécanisme de l'affrètement en insistant sur ce qui paraît le plus intéressant.

Les navires bananiers sont des navires chers. En premier lieu leur construction est coûteuse. Le prix sur le marché international d'un bananier de 6.400 m<sup>3</sup> et 17 nœuds excède un milliard de francs. Conçus pour le transport d'une marchandise délicate, ils sont eux-mêmes délicats. Ils vieillissent vite. Leur amortissement doit être effectué beaucoup plus rapidement que celui des navires de charge ordinaires. On s'efforce en général d'amortir le navire, coque et appareil moteur en une quinzaine d'années. — Certains armateurs estiment que la machine frigorifique doit être amortie en 7 à 8 ans — alors que les autres cargos s'amortissent en 20 ou 25 ans.

Ce sont de plus des navires d'exploitation coûteuse. Rapides, ils consomment beaucoup. Des consommations de 20 à 25 tonnes de diesel oil par 24 heures sont courantes pour certains bananiers des Antilles et de la Côte d'Afrique. A tonnage égal ils sont armés d'équipages plus nombreux que les cargos ; si l'on s'en tient à la réglementation en vigueur la différence est de 4 à 5 hommes sans compter le personnel d'hôtel nécessaire pour le service des passagers. Les hommes supplémentaires sont rendus nécessaires par le soin qu'exigent les appareils de bord et la surveillance de la cargaison. Notons en outre qu'il ne s'agit pas d'un personnel subalterne, mais d'un personnel de maintenance (graisseurs-charpentiers). On a indiqué ci-après, pour les cargos et bananiers la ventilation en pourcentage du coût total d'exploitation des dépenses et charges de l'armateur.

	Cargos	Bananiers
Dépenses d'équipage .....	26 (C)	20 (B)
Amortissement ch. financières.	20	30
Autres dépenses .....	54	50
	<u>100 (Tc)</u>	<u>100 (Tb)</u>

Ce tableau fait apparaître l'importance relative des charges d'amortissement dans le coût d'exploitation des bananiers. Il montre aussi que les charges de personnel représentent respectivement le quart et le cinquième du total du coût d'exploitation des cargos

et des bananiers. Compte tenu de ce qui a été dit précédemment du « surarmement » en personnel des bananiers on peut déduire de ce tableau la cherté relative du bananier (1).

Enfin, en ce qui concerne les possibilités d'utilisation et la rentabilité, les bananiers subissent le sort des navires très spécialisés, que l'on pourrait appeler « à simple effet », sort qui les condamne à n'être utilisés convenablement que dans un sens de trafic. Certes parfois ces navires emportent du fret à leur voyage « aller ». Ce fret, généralement du fret riche, apporte à l'armateur des recettes supplémentaires. En contrepartie, il provoque pour le navire certaines servitudes qui toutes ont leur répercussion dans les postes de dépenses : escales plus nombreuses, séjour plus long dans les ports terminaux. Toutefois le bilan de cette opération accessoire est généralement positif. Des trafics français, seul celui de la Côte d'Afrique bénéficie de cet avantage qui d'ailleurs ne profite pas qu'à l'armateur dont on imagine trop souvent le « tarif banane » calculé sur le seul transport des fruits. Le « fret aller » vient alléger les charges d'exploitation du navire qui sans cela devraient être supportées intégralement par la banane. Si les bananiers de la Côte d'Afrique n'étaient utilisés que pour le seul transport de la banane, à l'exclusion de tout autre transport, le taux de fret des bananes devrait être inévitablement augmenté.

Si la côte d'Afrique est seule à bénéficier de ce fret d'aller, par contre sur nos deux trafics bananiers, les navires peuvent dans l'un et l'autre sens, à l'aller comme au retour, transporter quelques passagers sans autres servitudes que leur entretien et leur service à bord. Ce transport amortit, lui aussi, une part des dépenses et contribue par conséquent dans une certaine mesure à alléger le fardeau commun.

### Le compte d'exploitation d'un voyage.

Ce fardeau quel est-il ? Quelles sont les dépenses et charges d'exploitation d'un navire ?

Voici comment peuvent être groupés les chiffres relatifs aux recettes et aux dépenses de voyage (2) :

(1) En valeur absolue  $B > C$  pour navires identiques en tonnage. En outre  $C = 0,26Tc$  et  $B = 0,20Tb$ . Par conséquent  $Tb > Tc$ .

(2) Le passage qui suit est extrait d'une conférence de M. R. ALQUIER, ingénieur civil des Mines, professeur à l'École supérieure des Transports.

*Recettes :*

- Passagers : aller-retour ;
- Fret : aller-retour ;
- Accessoires : aller-retour.

*Déductions à apporter aux recettes :*

- Services des passagers ;
- Service du fret ;
- Commissions ;
- Avaries et manquants.

*Dépenses maritimes et commerciales :*

- Force motrice ;
- Droits maritimes et frais de port.

*Dépenses fixes journalières d'armement :*

- Équipage : soldes, charges sociales, nourriture ;
- Approvisionnements (pont-machine, service civil) ;
- Entretien et reclassification ;
- Frais généraux ;
- Assurance ;
- Affrètement (le cas échéant).

*Amortissement et charges financières :*

On peut ainsi résumer le principe de cette présentation, qui facilite l'analyse des résultats. Les dépenses sont séparées en 3 groupes :

Déductions à soustraire des recettes ; elles dépendent des facteurs de recettes : trafic (service des passagers, du fret) et tarifs (commissions, avaries et manquants).

Dépenses maritimes et commerciales ; elles dépendent de l'itinéraire du navire : ce sont le coût de la force motrice, et les frais de port.

Dépenses fixes journalières d'armement : elles sont calculées prorata temporis en multipliant la durée de la période considérée par la dépense moyenne journalière d'armement du navire. Précisons que dans ces dépenses l'approvisionnement concerne les matières consommables pour l'usage courant à bord (peinture, filins, vaisselle pour l'équipage, etc...), l'entretien concerne les réparations courantes et la reclassification désigne les travaux que l'armateur doit faire périodiquement pour le maintien de la cote du navire par la Société de classification. Par assurance on entend l'assurance du navire uniquement, et par affrètement le loyer que l'armateur paie au propriétaire du navire dans le cas d'un navire qu'il affrète coque nue. Dans ce cas bien entendu il ne supporte pas de charge d'amortissement ni de charges financières.

De la considération des comptes de voyage, il ressort une appréciation intéressante de l'importance des différents facteurs mis en jeu par l'exploitation.

Ce qui compte en définitive, c'est d'obtenir le meilleur

leur résultat financier, c'est-à-dire le meilleur résultat journalier de l'exploitation qui s'exprime par un quotient : celui du résultat du voyage par la durée de celui-ci.

Nous bâtirons, à titre d'exemple, le compte d'exploitation d'un bananier, pour un voyage de 30 jours.

Recettes ..... 27.500.000 F

Déductions :

Service du fret .....	6.000.000 F	
Service des passagers..	{	1.000.000 F
Commission.....		
Avaries et manquants..		7.000.000 F

Dép. maritimes et commerciales :

Force motrice .....	3.000.000 F	
Droits maritimes et frais de Ports.....	1.000.000 F	
	4.000.000 F	11.000.000 F
	A =	16.500.000 F

Dépenses fixes journalières d'armement :

30 jours à 500.000.....	B =	15.000.000 F
Résultat .....	A-B =	1.500.000 F
Résultat journalier ....	$\frac{1.500.000}{30} = 50.000 F$	

On remarquera d'abord l'influence du temps.

Le résultat journalier peut se calculer ainsi :

$$\frac{16.500.000 - (30 \times 500.000)}{30} \text{ soit}$$

$$\frac{16.500.000}{30} - 500.000 = 50.000 F.$$

Si la rotation avait été plus longue de 10 %, ce résultat serait devenu :

$$\frac{16.500.000}{33} - 500.000 = 0$$

Si la rotation avait été plus courte de 10 %, ce résultat serait devenu :

$$\frac{16.500.000}{27} - 500.000 = 110.000 F.$$

Ainsi, pour l'exemple choisi, une variation de 10 % de la durée de rotation provoque, si elle allonge celle-ci, une baisse de résultats de 100 %, si elle la raccourcit, une hausse de 120 %.

On notera ensuite l'influence des manutentions. Leur coût est élevé : 6.000.000. Une diminution de 10 % des dépenses augmenterait le résultat de 600.000 et le résultat journalier de 20.000 soit 40 %.

On notera aussi l'influence de la dépense de force motrice qui représente 3.000.000. Une économie de 10 %, soit 300.000, augmenterait le résultat journalier de 10.000, soit 20 %.

Il est bien évident que de l'exemple précédent on ne peut pas déduire de règles générales et dire par exemple que pour une même variation des facteurs temps, manutention et toutes les variations du résultat seront dans un certain rapport à peu près constant. Il s'agit simplement de donner au lecteur une idée de l'importance *relative* du temps, c'est-à-dire de l'importance de la durée de rotation des recettes, parmi les autres facteurs, importance prévisible étant donné le nombre des facteurs qui sont fonction du temps.

Nous ajouterons en ce qui concerne les manutentions qu'elles ont une influence sur la durée de la rotation. Leur coût n'est pas seul à considérer, on insistera jamais assez sur ce point : la durée d'une manutention a une importance capitale. L'arrivée des marchandises à charger en temps utile, et leur amenée à un rythme convenable sont de l'intérêt des deux parties, chargeur et armateur.

#### Condition d'exploitation en France.

Les modifications apportées aux dépenses que nous avons choisies comme exemple pour faire ressortir les importances relatives de quelques facteurs des comptes d'exploitation portent sur des postes sur lesquels dans une certaine mesure les intéressés eux-mêmes peuvent avoir quelque action. Mais il est d'autres dépenses sur lesquelles les armateurs ne peuvent agir, car elles sont liées aux conditions économiques des pays dont ils arborent le pavillon. C'est le cas, pour ne citer que les principales, des dépenses d'équipage, fonction des législations sociales nationales et des charges d'amortissement, fonction des prix de la construction navale, et par conséquent des prix industriels, dans les pays considérés.

On comprend qu'il se crée ainsi une hiérarchie des prix de revient sur le plan mondial, hiérarchie dans laquelle le rang que l'on occupe est capital pour le bon équilibre de l'exploitation lorsqu'on se place sur le marché international. Or personne ne peut contester que l'armement français soit à cet égard défavorisé. En Europe, l'exploitation française doit être la plus coûteuse. Il convient toutefois de ne pas exagérer ce handicap qui paraît déjà suffisamment

lourd dans sa grandeur réelle. Il serait absurde de le nier, mais déraisonnable d'en augmenter l'importance.

Pour les dépenses de personnel par exemple, l'armement français supporte une surcharge dont l'importance varie dans un rapport inverse de celui de la taille des navires.

Cette surcharge est imputable non pas aux salaires, mais aux charges sociales, incontestablement plus étendues en France que chez nos voisins européens. Cette position concurrentielle défavorable est identique pour toutes les industries exportatrices et le gouvernement en est parfaitement conscient puisqu'il s'efforce par diverses mesures d'exonération d'en atténuer les effets.

Cette surcharge est difficile à apprécier en raison de la différence des systèmes de perception et d'établissement des contributions sociales des armateurs. Par rapport aux Norvégiens, très actifs sur le marché qui nous préoccupe, et qui par ailleurs peuvent être considérés comme les moins privilégiés de nos concurrents du point de vue du prix de revient, il semblerait qu'elle soit de l'ordre de 20 à 30 % pour des bananiers moyens. (Norvège = 100, France = 130).

Le handicap que supporte le pavillon français n'est malheureusement pas limité aux dépenses de personnel. Il existe aussi sur les dépenses de réparation et sur le coût de la construction navale.

Cette situation place l'armement français dans une position concurrentielle difficile sur certains trafics et les comparaisons que l'on peut faire, et que la raison commerciale justifie, ne sont pas souvent à son avantage. Et ceci nous conduit à parler des affrètements en général et des affrètements étrangers en particulier.

#### Les conditions générales d'affrètement.

Il paraît indispensable au préalable de rappeler, pour ceux de nos lecteurs qui ne sont pas familiarisés avec le commerce maritime, quelques définitions essentielles en ajoutant quelques commentaires indispensables pour la parfaite compréhension de ce qui suivra.

Les recettes de l'armateur peuvent provenir :

— soit de la location du navire établie d'après un taux d'affrètement et payée par le locataire quel que soit le tonnage de marchandises mises à bord ;

— soit de la rémunération allouée pour la prestation du service, transport du passager ou de la marchandise, s'il exploite lui-même son navire.

La location d'un navire s'appelle un affrètement. L'armateur qui le donne en location s'appelle le

fréteur, le locataire est l'affréteur. Le loyer est basé sur un taux d'affrètement et l'opération donne lieu à l'établissement d'une charte-partie.

Trois types d'affrètement peuvent être conclus :

a) Ou bien l'armateur loue le navire seul, sans équipage. C'est l'affrètement coque nue, c'est en général la formule employée pour les locations entre l'État propriétaire et certains armateurs qui deviennent dans ce cas « armateurs gérants ». C'est ainsi par exemple que les navires américains, Liberty ships, dont le gouvernement français s'est rendu acquéreur ont été confiés en affrètement coque nue aux Compagnies françaises qui les exploitent.

Dans ce cas c'est l'affréteur qui devient armateur de fait, c'est à lui en effet qu'incombent la totalité des charges d'exploitation et la recherche du fret. Le rôle de l'armateur de droit est restreint à la propriété de la chose louée : le navire. C'est un propriétaire qui perçoit un loyer destiné à couvrir l'amortissement du navire augmenté de la rémunération du capital.

b) Ou bien l'armateur loue le navire avec l'équipage et pour une période de temps déterminé. C'est l'affrètement à temps ou en « time charter ».

Dans ce cas, l'armateur (le fréteur) perçoit un loyer calculé d'après un taux d'affrètement établi par mois et à la tonne de port en lourd, pour les cargos du moins. Pour les paquebots, qui ne font pas l'objet d'un marché très actif et qui sont trop différenciés pour donner lieu à cotation, les loyers sont en général fixés au mois, mais globalement pour le navire.

Avec l'affrètement à temps, les dépenses que l'armateur doit s'efforcer de couvrir avec ses recettes, sont les dépenses propres du navire, constantes quel que soit le voyage, c'est à-dire : dépenses fixes journalières d'armement, amortissement et charges financières.

Restent à la charge de l'affréteur les dépenses particulières du voyage : les dépenses maritimes et commerciales, force motrice, droits maritimes et frais de port.

Cette solution est celle qu'adoptent généralement les armateurs de lignes régulières lorsque, pour compléter leur flotte sur certains trafics, ils ont besoin d'un apport momentané de tonnage. Ils font appel dans ce cas aux marchés national et international, habituellement par l'intermédiaire d'un courtier, pour se procurer les navires qui leur sont nécessaires.

Les armateurs fréteurs perçoivent alors le taux d'affrètement et les armateurs affréteurs assurent leurs recettes avec les tarifs de fret en application sur les lignes qu'ils desservent. C'est ce qui se passe

dans le cas d'affrètement à temps de navires bananiers étrangers par les Compagnies françaises.

c) Enfin dernier type d'affrètement, l'armateur loue son navire pour un voyage déterminé, c'est alors l'affrètement dit au voyage (trip charter).

Dans ce cas l'armateur fréteur conserve à sa charge tous les frais afférents au navire pour le voyage considéré, c'est-à-dire dépenses fixes journalières d'armement, amortissement et charges financières et dépenses maritimes et commerciales, en d'autres termes toutes les dépenses « navire ». Le loyer du navire est parfois basé sur la tonne de port en lourd et pour la durée du voyage considéré, mais plus généralement c'est une somme globale forfaitaire pour le navire entier et pour le voyage considéré ; dans ce dernier cas il s'agit d'un fret dit « en travers » ou « lump sum ». L'affréteur conserve à sa charge tous les frais afférents à la marchandise : déductions de recettes telles que service du fret (manutention), commissions, avaries et manquants, arrimage, etc...

L'affrètement « lump sum » est en général la formule adoptée par les armateurs de lignes régulières pour remplacer un navire défaillant, ou faire face à un accroissement très passager de trafic. C'est ce genre d'opération que pratiquent les armateurs lorsqu'il s'agit d'enlever une cargaison de bananes supplémentaires pendant une période de pointe.

Ces taux d'affrètements, les taux time charter et les taux au voyage, sont fonction de la loi de l'offre et de la demande sur le plan international. Ils ont donc un caractère international. Ce caractère international des recettes et le caractère national des dépenses est le paradoxe sur lequel doit vivre l'industrie des transports maritimes.

Pour les affrètements coque nue, le caractère assez particulier des affaires fait qu'il n'existe pratiquement pas de marché international ni de cotation.

*Du taux d'affrètement* passons maintenant au *tarif de fret* ou *taux de fret*.

Si l'armateur tire ses recettes d'une prestation de service : transport d'un passager ou d'une cargaison, il percevra en rémunération de ce service un prix de passage ou un fret. Ce fret sera calculé en fonction du tonnage ou du cubage de la marchandise considérée et d'un tarif de fret s'il s'agit de ligne régulière et d'un taux de fret s'il s'agit de tramping (1).

La grande Bourse mondiale des taux d'affrètement et des taux de fret de tramping siège à Londres, elle a pour nom le Baltic and Shipping Exchange. C'est

(1) De l'anglais « Tramp » = vagabond — par opposition aux lignes régulières.

le lieu de rencontre des chargeurs, des armateurs et des assureurs ou de leurs représentants (1).

Les taux d'affrètement en time charter varient avec la taille du navire, sa vitesse et le type de son appareil moteur. La durée du temps de location, le port de livraison du navire et le port de redélivraison ont aussi leur importance.

La possession de ces quelques notions est indispensable à qui veut s'intéresser aux questions de transports maritimes.

### Le marché de l'affrètement des navires bananiers.

Avant de parler du marché des affrètements de navires bananiers, nous ferons un inventaire rapide de la flotte européenne de bananiers d'une part et d'autre part nous examinerons la situation de la production et des demandes puisque c'est du rapport des unes et des autres que dépend l'évolution de ce marché.

Du côté navire la situation européenne, qui seule nous importe, est la suivante :

France .....	21 + 3	en construction
Angleterre .....	16	
Allemagne .....	7	
Norvège .....	22	
Italie.....	9	
Suède .....	12 + 2	—
Danemark .....	5 + 2	—
Belgique .....	1	
	Total =	93 + 7

Si on compare ces chiffres à ceux de 1950, à savoir 80 navires en service et une douzaine de navires en construction, on constate une augmentation sensible du nombre des navires utilisables, mais par contre on peut noter un tassement des commandes significatif de la fin de la reconstitution des flottes européennes ce qui permet de penser que l'on approche d'un palier d'équilibre entre les demandes et les besoins prévisibles. Toutefois, si l'on admet que les constructions prochaines non encore déclarées ne feront que compenser les retraits de navires arrivés en fin de carrière, on peut dire avec les réserves qui s'imposent dans ce genre d'appréciations, que la flotte européenne va s'établir à une centaine de navires, flotte égale à celle d'avant-guerre. Toutefois, nous l'avons vu précédemment quand nous avons étudié la flotte française, le nombre d'unités seul n'a pas grande signification, surtout lorsqu'il s'agit de comparer l'avant et l'après-

(1) Le taux du marché du tonnage réfrigéré ne suit pas le cours du tramping.

guerre. La qualité du navire est essentielle. Nous savons que les navires sont maintenant plus productifs que leurs devanciers de 1939. Étant donné ce qu'on sait de l'amélioration de cette productivité, on peut dire que cette flotte pourrait facilement faire face aux besoins tels qu'ils se présentaient avant-guerre et absorber même un léger accroissement des demandes.

Dans le secteur des demandes on constate :

la libération des achats de bananes en Grande-Bretagne, où le Ministère du Ravitaillement réglementait depuis la guerre et les importations et le transport pour lequel il fixait d'ailleurs des taux de fret peu rémunérateurs pour les armateurs. Cette levée de réglementation s'est traduite par une légère augmentation de la demande qui pourrait d'ailleurs s'accroître, pour rejoindre les niveaux d'importation d'avant-guerre, si les questions de change étaient résolues favorablement,

que la Belgique qui, dans les années qui ont précédé la guerre, s'alimentait en bananes de l'Amérique Centrale et des Canaries, reçoit de plus en plus de bananes du Congo et s'efforce, pour ses productions congolaises, de trouver de nouveaux débouchés particulièrement en Allemagne et dans les pays scandinaves, de même qu'en France. Il s'agit donc en fait beaucoup plus d'un déplacement de sources d'approvisionnement que d'un accroissement de demandes,

que les Allemands continuent d'acheter des quantités importantes de bananes et seules les difficultés de change empêchent le retour aux quantités d'avant-guerre,

que le Danemark augmente légèrement ses demandes, la Suède et la Norvège restant encore de petits marchés,

que l'Italie semble revenir à sa politique d'avant-guerre, c'est-à-dire limiter ses importations aux quantités de bananes que peut produire la Somalie italienne, mais en s'efforçant de développer la production de ce territoire.

Si l'on ajoute à ces constatations ce que l'on sait pour la France, on est tenté de penser que :

a) Les besoins en navires doivent être dès maintenant, ou seront à très brève échéance, les mêmes qu'avant-guerre.

b) Ces besoins seront très rapidement dépassés et si de nouvelles commandes ne sont pas passées, le risque de pénurie de tonnage sera grand.

Il semblerait donc que l'on s'achemine vers un marché tendu dont l'Angleterre, l'Allemagne et la France, gros demandeurs sur les marchés des affrètements, seraient les principales victimes.

Cette pénurie de tonnage est imputable tout d'abord au coût d'exploitation élevé des bananiers, cause de désaffection des armateurs scandinaves, habitués pourvoyeurs du marché. Ensuite les marchés des fruits étant saisonniers :

— oranges et mandarines d'octobre à avril avec une pointe en novembre, décembre et janvier;

— bananes de février à avril-mai et septembre à novembre ;

L'utilisation continue des navires pose aux armateurs frêteurs des problèmes difficiles. Il existe bien en été des transports de fruits mous mais ils ne suffisent pas à combler totalement les intersaisons des autres productions.

De leur côté les affréteurs ne peuvent pas, très souvent, faire des prévisions de tonnage. Les expéditions de certains territoires sont en effet irrégulières ; elles passent parfois du simple au double d'un mois à l'autre. En outre à ces fluctuations d'ordre commercial, il convient d'ajouter les variations de production dues aux conditions atmosphériques, et qui compliquent encore l'établissement des programmes d'utilisation des navires.

Cette situation tendue aura, pour conséquence, l'accroissement des risques que prennent les affréteurs habituels de ce type de navires :

a) ou bien ils seront tentés de se couvrir largement en tonnage pendant les mois creux pour des durées assez longues à des prix raisonnables, courant ainsi le risque d'un emploi partiel de leurs navires, ce qui peut être onéreux et amener des pertes considérables ;

b) ou bien ils attendront les périodes de pointe et se couvriront au fur et à mesure des besoins et risqueront du même coup de n'avoir pas les navires suffisants ou de les payer très cher.

Quel que soit le cas envisagé, il y aura préjudice pour l'affréteur, et, pour la France, préjudice aussi pour l'État pourvoyeur des devises, livres ou couronnes scandinaves, monnaies habituellement utilisées pour ce genre d'affrètement. La perte peut être importante car, selon le mode d'affrètement, la dépense journalière en devises est de l'ordre de 600 à 800 £, soit environ le double du prix d'affrètement d'un navire ordinaire (1).

Précisons que le marché des navires fruitiers est très restreint. Sur le plan européen, il n'y a guère que les scandinaves qui se placent sur le marché avec quelques italiens parfois, ce qui porte le nombre

des navires de complément à 30 à peine, compte tenu pour ces pays des besoins d'importations nationales. On imagine l'extrême sensibilité du marché et les fluctuations que peuvent subir les taux de fret.

A cet égard, les quelques chiffres suivants sont éloquentes : si pour un navire de taille moyenne on prend pour base août 1950 = 100. On a :

	1946-1947 = 225/240
Janvier.....	1951 = 150
Juillet.....	1951 = 130
Début.....	1952 = 150
Septembre.....	1952 = 115
Décembre.....	1952 = 127
Janvier.....	1953 = 137
Février.....	1953 = 142
Mars.....	1953 = 147

Le trafic bananier est un trafic spécialisé. Comme tous les trafics spécialisés, il est caractérisé par l'interdépendance de l'outil de transport et du produit transporté. C'est l'évidence même que l'évolution de la technique du transport sous température contrôlée et en particulier que l'amélioration du navire fruitier ont favorisé l'accroissement de la production des plantations de bananes. On ne peut nier par contre que certaines caractéristiques des fruitiers actuels ont été choisies pour tenir compte d'une certaine évolution de la qualité des fruits ; l'augmentation de la vitesse sur certains trafics en particulier n'est pas étrangère à cette préoccupation de l'évolution de la qualité, elle n'est pas uniquement une conséquence de l'évolution générale de la technique de la construction navale.

Cette liaison sur le plan technique se prolonge sur le plan économique et commercial.

Le bon écoulement du produit sur le marché de consommation, et par conséquent, l'économie des plantations, sont liés au transport et surtout à sa régularité. Sur le plan national en particulier, l'intérêt général exige que l'évacuation des bananes des territoires d'outre-mer ne subisse pas tous les aléas d'un marché de tonnage incertain, extrêmement mouvant parce que très restreint. Il faut en effet, dans l'intérêt de tous, qu'une véritable « noria » fonctionne sans heurts entre nos territoires producteurs et les ports métropolitains. De plus on concevrait mal qu'une activité agricole de nos Territoires d'Outre-Mer dont le débouché est presque uniquement métropolitain dépende par trop étroitement de moyens de transports étrangers dont l'intérêt pour le transport considéré ne peut être que momentané. Enfin l'équilibre de notre

(1) La sortie de devises pour les affrètements de bananiers en 1952 doit être de l'ordre de 5,5 millions de \$ monnaie de compte.

balance des comptes exige que le recours aux navires étrangers soit limité dans toute la mesure du possible, d'autant plus que la plupart des affrètements se traitent en devises appréciées.

Le rôle des navires étrangers ne doit être qu'un

rôle d'appoint. Pour l'essentiel du transport, il est nécessaire que le pavillon français, en l'occurrence les compagnies de navigation intéressées, soit en mesure d'y faire face. Planteurs et compagnies de navigation doivent y trouver leur compte.

---

# LE TRANSPORT DE LA BANANE

par **R. DEULLIN**

INGÉNIEUR TECHNOLOGUE

A L'INSTITUT DES FRUITS ET AGRUMES COLONIAUX.

*La réduction du coût des diverses manipulations subies par les régimes de banane de la cueillette à la mise en cale du bateau, la suppression des avaries en cours de transport, le maintien de la qualité du fruit, tel est le triple but que l'auteur s'est fixé.*

*Dans cet article, il pose le problème général, expose les différentes questions à étudier, fait part des résultats déjà obtenus, et fait le point des travaux en cours.*

## LE PROBLÈME POSÉ

Le transport de la banane a pour but de livrer aux mûrisseries situées à plusieurs milliers de kilomètres des lieux de production un fruit encore vert dont la maturation n'est pas commencée, susceptible de donner le fruit savoureux et nourrissant justement apprécié des consommateurs.

Après la récolte, le régime doit être paré, emballé, transporté de la plantation jusqu'au quai d'embarquement, contrôlé, chargé dans les cales d'un navire, soumis à un transport réfrigéré ou ventilé suivant la distance à parcourir, déchargé au port d'arrivée et amené en mûrisserie ; c'est ce qui explique que le problème du transport de la banane est complexe et nécessite l'intervention de facteurs nombreux.

Il faut tenir compte de la nature propre du fruit qui conditionne son comportement en cours de transport, de sa variété qui impose le choix de certaines techniques (emballage, manutention, arrimage), de l'incidence économique des techniques utilisées, c'est pourquoi des techniques plus perfectionnées ne pourront être employées si elles se révèlent trop onéreuses.

Pour mieux situer la complexité et l'ampleur du problème posé par le transport annuel de près de 300.000 tonnes de bananes dans le cadre de l'Union Française, nous allons très rapidement examiner ces différents points :

## La nature du fruit.

La banane est un fruit tropical produit par une plante à développement rapide qui peut fructifier à n'importe quelle période de l'année. La durée de la formation du régime dépend des conditions de la végétation qui sont variables, c'est ce qui explique que l'intervalle fleur-coupe peut varier de 60 à 120 jours, d'où il résulte que l'appréciation du moment de la récolte pose un premier problème qui est important, parce qu'il engage la stabilité du fruit pendant toute la durée du transport.

La banane est un fruit sensible aux conditions extérieures, aussi un second problème du transport consiste à le placer dans les conditions les plus favorables à sa stabilité. Lorsque les conditions du transport ne lui sont pas favorables, la banane est capable d'avoir des réactions très brutales, c'est ce qui lui a valu, à tort d'ailleurs, la réputation de fruit fragile. Placée dans les conditions qui lui conviennent, la banane se montre stable. Elle ne s'adapte pas à des conditions contraires à sa nature, c'est là une règle impérative qu'il ne faut jamais oublier lorsqu'il s'agit de son transport.

## Les variétés du fruit.

La commercialisation de la banane porte sur trois variétés de fruits :

La banane Gros Michel cultivée au Cameroun,