

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 «SYSTEME COMMERCIAL»

J.-C. MAILLARD

Fruits, Oct. 1984, vol. 39, n° 10, p. 581-594.

RESUME - Dans cette seconde partie, l'auteur s'attache à décrire le Système de commercialisation international de la banane. On y trouvera notamment une évocation des problèmes du conditionnement et du transport dans les zones de production.

Deuxième partie : LE SYSTEME DE COMMERCIALISATION INTERNATIONAL DE LA BANANE

L'éloignement souvent important des centres de production et de consommation de la banane, le caractère périssable du produit sont les deux contraintes majeures qui grèvent l'exportation. De la réponse que l'on a donnée à ce double problème résultent les traits les plus originaux de ce trafic maintenant centenaire. On remarquera en passant que le commerce bananier est demeuré pendant toute son histoire fidèle aux formules techniques qui ont, dès le début du siècle, assuré son succès. Cela tient essentiellement à ce que l'on n'a rien trouvé à ce jour de plus satisfaisant que la voie maritime pour mettre en relation producteurs et consommateurs, rien de plus efficace non plus que les techniques du froid pour assurer la conservation du produit pendant les longues traversées qui lui sont imposées.

Seul en effet le fruit frais fait encore l'objet de transports massifs. Bananes séchées, purée de banane et autres préparations industrielles n'ont jamais offert de larges perspectives et leur distribution n'a d'ailleurs rien d'original. C'est donc la fragilité d'un produit récolté avant maturité totale et dont l'évolution fortement ralentie ne peut être longtemps perturbée sans risques graves qui impose à l'ensemble du circuit commercial ses plus lourdes servitudes. Il importe en effet que le fruit parcoure l'ensemble de la «chafne» de distribution dans les délais les plus brefs et qu'à cette fin les ruptures de charge imposées par deux transits portuaires ne se traduisent pas par d'excessives pertes de temps. C'est ce qui fait l'intérêt d'une bonne organisation des échanges ; et c'est aussi ce qui explique la forte propension du commerce bananier à intégrer dès l'origine l'ensemble des opérations qui le caractérisent.

Ayant choisi de traiter plus tard des structures de la distribution, nous n'envisagerons donc ici que la dimension technique des choses. Tout au plus la description du

navire fruitier nous amènera-t-elle pour éviter les redites à décrire rapidement la flotte frigorifique internationale mobilisée par ce type de transport et les principales sociétés de navigation concernées. Mais c'est par une exacte évocation des méthodes de plus en plus sophistiquées par lesquelles on s'est efforcé de surmonter les difficultés de la situation que l'on peut le mieux apprécier la logique du système tout entier et la force des structures commerciales qu'il a presque inévitablement engendrées. Les grandes étapes de cheminement du fruit en direction de son marché nous fourniront à ce propos un cadre satisfaisant.

Chapitre I : De la plantation au port d'embarquement

Si la culture bananière ne fut sans doute à l'origine qu'une «cueillette améliorée» tant les techniques de production étaient sommaires, elle a avec le temps profondément évolué jusqu'à atteindre maintenant un niveau d'efficacité remarquable qu'elle aura bien du mal à dépasser. Il n'est plus exceptionnel en effet que l'on obtienne avec les variétés «nouvelles» 60 tonnes à l'hectare, ni indispensable de mettre en culture de grands espaces pour parvenir à une production élevée. On peut à ce propos citer l'exemple de la Division de Coyoles, propriété de la Standard Fruit au Honduras, vaste exploitation de 3.250 hectares au début de 1977, dont les plus anciennes parcelles cultivées ont été plantées il y a 40 ans et qui donne à elle seule 200.000 tonnes de fruits soit un tonnage comparable à celui d'un pays comme la Martinique où les surfaces en bananes couvraient à même époque 10.000 hectares.

C'est sans doute à ce niveau du circuit commercial que l'on a enregistré depuis vingt ans l'effort de renouvellement le plus important, et c'est assurément dans toute la partie de la zone américaine vouée jusqu'à une date récente à la culture de la Gros Michel que les changements ont été les plus radicaux. Loin de chercher en effet à reprendre la technologie éprouvée des régions déjà familiarisées avec les variétés Cavendish, on devait au contraire jouer hardi-

ment la carte de l'innovation, soit que l'on ait estimé que les méthodes de travail en usage dans le domaine de production de la banane des Canaries ou de la Poyo avaient épuisé toute possibilité de perfectionnement, soit que les compagnies américaines enfin décidées à rompre avec le passé y aient vu l'occasion de retrouver la maîtrise du marché mondial qui avait paru un moment leur échapper. Elles devaient ainsi surprendre à peu près tout le monde par la rapidité de leur redressement, et contraindre du même coup l'ensemble de la production mondiale à leur emboîter le pas. Le changement parti des grandes plantations intégrées de l'Amérique centrale en plein renouveau prend dans ces conditions à travers les années 1960 l'allure d'une véritable révolution.

Nous avons eu déjà l'occasion d'évoquer certains des principaux acquis de la période. C'est pourquoi afin d'éviter les redites nous allons plutôt concentrer maintenant notre attention sur l'enchaînement des pratiques agricoles ou autres qui caractérisent ce premier stade du circuit commercial de la banane. Compte tenu de la finalité économique de l'opération, il est en effet essentiel de produire au moment voulu, la qualité et les quantités de fruits que peut absorber le marché auquel on les destine ; et cette triple exigence détermine le comportement du planteur tant dans le choix du matériel végétal utilisé à la plantation que lors de la sélection ultérieurement du rejet successeur le mieux placé ou de la détermination du point de coupe qui est fonction de la distance à parcourir pour atteindre le consommateur. C'est pourquoi contrairement aux apparences ce n'est pas à la récolte du régime que nous fixerons ici l'origine du système commercial, mais plutôt au stade de la plantation pour un premier cycle de culture, au moment de l'oilletonnage pour les cycles suivants et ceci quelle que soit la durée de vie de la bananeraie. Car il y a bien, la chose est évidente, une «conduite commerciale» de la culture qui traduit en fait le souci des producteurs d'écouler le gros de leurs fruits au moment de la plus forte demande, donc des cours les plus favorables, et de leur permettre de parcourir ainsi dans les meilleures conditions le trajet plus ou moins long qui leur est inévitablement imposé.

La conduite commerciale de la culture.

Lors de la création d'une bananeraie, il est certain que le planteur voit sa liberté de choix limitée par l'obligation qui lui est faite, contractuellement ou réglementairement d'adopter une variété déterminée. La difficulté de trouver en un temps raisonnable un matériel végétal suffisamment abondant pour lui permettre de se mettre au travail, l'incite d'ailleurs à préférer le réemploi de bulbes qu'il peut se procurer sur place ou l'utilisation de rejets prélevés sur une plantation plus ancienne. On n'a jamais pu cependant, surtout dans la période des grands défrichements, se dispenser à recourir à des sources étrangères, ce qui a eu parfois pour conséquence imprévue de permettre, négligence ou ignorance, la dissémination des maladies ou des parasites de la plante.

Pour ce qui est de l'espacement des plantes, du type de matériel employé (rejet ou bulbes), le producteur a plus de possibilités d'initiative bien que ses réactions soient également influencées ici par la variété retenue, les normes du système commercial en usage, voire certains principes d'origine indéterminée ayant acquis localement force de loi. Mais il est par contre totalement responsable de la conduite de la bananeraie qu'il vient d'aménager soit qu'il ait préféré classiquement le mode d'exploitation le plus extensif, soit qu'il ait au contraire choisi de tirer le maximum de l'espace qu'il met en valeur. Du premier cas, il y a peu de choses à dire car la plante est à peu près totalement livrée à elle-même et le planteur s'en remet exclusivement à la générosité du milieu naturel. La formule largement pratiquée aux origines de la spéculation bananière, en Amérique latine notamment, est d'ailleurs aujourd'hui totalement passée de mode et, tout juste bonne à satisfaire les exigences qualitatives limitées du marché intérieur, n'est plus guère en usage en culture commerciale.

Le souci permanent de répondre le plus exactement que possible aux besoins du marché, de rentabiliser aussi des frais d'exploitation de plus en plus élevés, se révèle extrêmement contraignants. Non content en effet d'orienter par un oilletonnage sévère la végétation du bananier de façon à récolter au moment de la plus forte demande, on doit en effet accorder aujourd'hui à la culture une attention constante de façon à corriger opportunément les insuffisances du milieu naturel (irrigation, apports d'engrais), lutter en temps utile contre les diverses maladies de la plante et veiller à contenir le parasitisme dans les limites du tolérable. Or même ainsi il est évident que l'on ne parvient pas à éliminer tous les risques.

Si l'on peut en effet se prémunir contre la sécheresse saisonnière par des pompages ou des dérivations d'eau permettant l'aspersion des bananiers ou la submersion temporaire des parcelles, contre les coups de vent les plus fréquents par un système de haies ou de murs protecteurs, voire en haubannant systématiquement les plants, contre les crues les plus modérées en aménageant des levées de terre ou en préservant de larges couloirs pour l'écoulement du flot, on est assurément plus démuné devant des accidents moins prévisibles tels que cyclones, tempêtes ou crues dévastatrices. C'est pourquoi malgré tous les perfectionnements apportés aux techniques de culture, il reste toujours une large part d'incertitude qui donne à la culture bananière un caractère spéculatif évident. Car si la réfection des équipements fixes ou mobiles affectés par la catastrophe impose un effort financier exceptionnel relativement lourd, c'est un fait que la brièveté du cycle biologique du bananier permet de surmonter en général assez vite la perte d'une récolte et que sous la réserve que ce type d'accident ne se répète pas avec une fréquence excessive, on peut malgré tout parvenir dans ces conditions à une gestion satisfaisante des plantations comme le montrent la longue histoire bananière des plaines côtières de l'Amérique centrale et les remarquables résultats obtenus dans le passé par l'ensemble de la zone antillaise en ce domaine.

PLANCHE 6
Les travaux agricoles

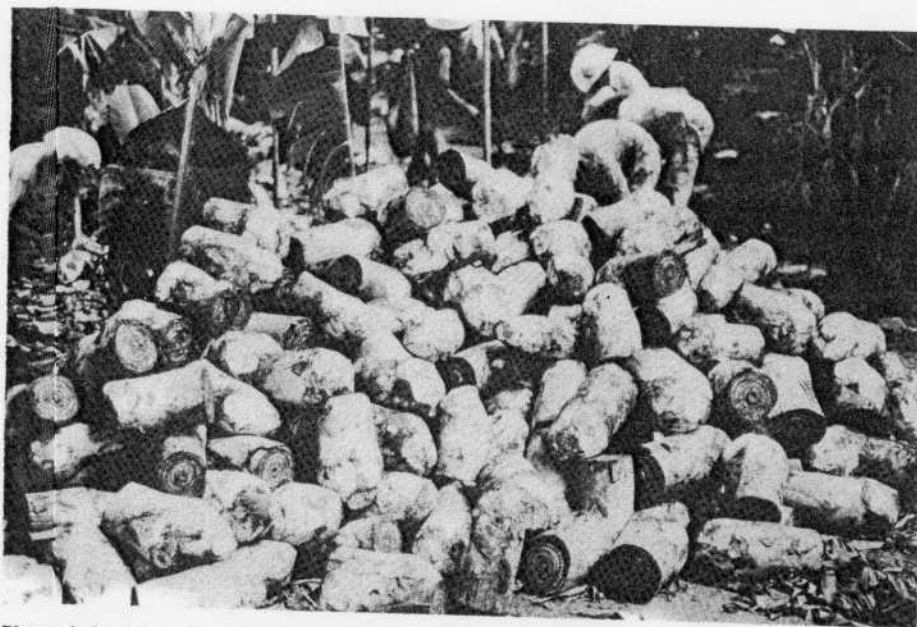


Photo 1. La préparation des «bulbes» en vue d'une replantation.

(Cliché de l'auteur)



Photo 3. La pose des gaines de polyéthylène. *(Cliché de l'auteur)*

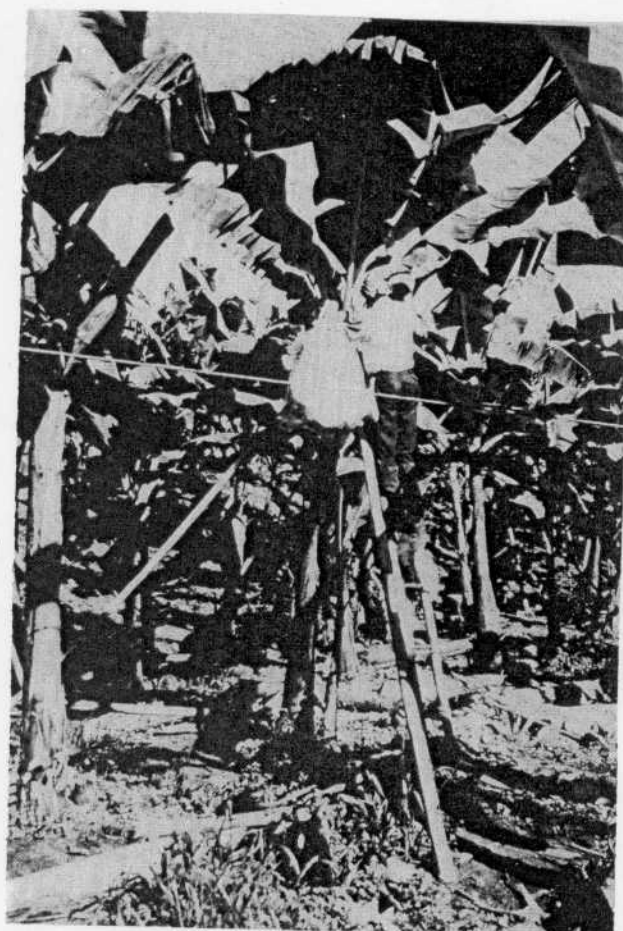


Photo 2. La coupe.

(Cliché de l'auteur)

Il faut cependant attendre ici le début des années 1960 pour que l'intensification des pratiques agricoles parvienne à son niveau le plus élevé à la faveur de la mutation des modes de conditionnement du fruit mais aussi dans le climat d'agressivité commerciale que développent les multinationales soucieuses, en mettant l'accent sur la qualité du fruit, d'améliorer leurs parts de marché aux dépens de la concurrence. C'est ainsi qu'après avoir pendant longtemps concentré tous leurs efforts sur le meilleur développement de la plante, les producteurs furent amenés à accorder plus de soins à l'évolution du régime et à l'aspect même des fruits qu'ils proposaient à la vente. Jusque là les interventions sur le bananier après floraison se limitaient outre les traitements phyto-sanitaires habituels, à la mise en place des états végétaux destinés à corriger le déséquilibre résultant pour la plante du développement de son régime et à l'élimination des feuilles les plus anciennes dont les flottements risquaient, en blessant les fruits, de nuire ultérieurement à leur présentation. Aujourd'hui les choses se sont singulièrement compliquées sans exiger pourtant de l'ouvrier chargé des opérations, plus de qualification que par le passé. On commence en effet par supprimer la hampe florale inutile en même temps que le bourgeon terminal qui ne libère plus que des fleurs stériles et constitue par contre un abri possible pour les insectes. On élimine en même temps les dernières mains formées qu'il faudrait de toutes façons rejeter au hangar d'emballage en raison d'un développement insuffisant, ce qui a d'ailleurs l'avantage de stimuler l'épanouissement de la partie du régime effectivement commercialisable.

On a recommandé également de profiter de l'occasion pour faire tomber les pièces florales desséchées demeurant à l'apex des fruits afin d'obtenir par une intervention précoce une cicatrisation rapide et d'éviter ainsi les écoulements de sève importants qu'occasionne cette opération au hangar d'emballage d'où résultent parfois des fruits tachés donc dépréciés. Mais ce travail pour être pleinement efficace aurait dû être effectué main par main, sitôt la formation de celles-ci. C'est pourquoi devant le coût de l'opération, on persiste à effectuer l'essentiel de ce nettoyage juste avant le conditionnement des bananes. Par contre la pose d'une housse de polyéthylène perforé est aujourd'hui courante dans toutes les régions de culture commerciale. On s'est en effet aperçu que cette longue gaine protectrice colorée, ouverte dans sa partie inférieure, avait pour conséquence de créer autour du régime un milieu artificiel et que l'on pouvait ainsi obtenir en même temps qu'un développement plus rapide des fruits un gain de poids de l'ordre de 15 à 20 p. 100. On peut de cette façon couper un peu plus tôt sans risquer de récolter un produit trop maigre et bénéficier d'un délai de transport supplémentaire ou plus simplement améliorer très sensiblement le rendement commercial de la culture. C'est ce qui explique le succès d'une pratique qui avait été initialement développée par les planteurs australiens pour atténuer les effets des basses températures. Le matériel n'est pas cependant réutilisable dans l'état actuel des choses et son élimination après usage pose un problème pour l'environnement.

La coupe et la préparation des fruits pour l'exportation.

Lors de la sortie de la fleur, la banane est déjà formée mais elle a encore besoin d'environ quatre mois pour achever son développement, 120 jours pendant lesquels elle s'allonge et s'épanouit, estompant les fortes arêtes qui la caractérisent à l'origine. Or c'est à peu près entre 80 et 100 jours après le dégagement des premières mains que l'on va couper. C'est donc une perte équivalente au gain de poids qu'elle aurait acquis pendant les 20 à 40 derniers jours que l'on doit accepter en raison du temps nécessaire pour que le fruit parcoure la totalité de la chaîne commerciale. Si la bonne maturation du produit n'est pas affectée par cette récolte avant terme, il faut au moins remarquer que le rendement commercial de la bananeraie en est sensiblement réduit, dans des proportions d'ailleurs variables.

Car le point de coupe est fonction de l'éloignement du marché visé. Ainsi, à titre d'illustration, le poids moyen du régime exporté d'Equateur était au début de 1964 selon P. SUBRA de 42 kg pour les Etats-Unis (il s'agissait encore exclusivement de Gros Michel), contre 33 pour l'Europe et 31 pour le Japon. On évaluait à l'époque la plénitude du fruit en mesurant selon la technique nord-américaine le diamètre d'un doigt médian de la plus forte main. La valeur obtenue ou «grade» était exprimée en 1/32^{ème} de pouce. Pour les USA on coupait donc à un grade compris entre 43 et 46 soit dans le vocabulaire professionnel local «lleno» à «lleno reforzado», correspondant dans le système français à un intervalle «3/4 standard» - «3/4 fort». Pour l'Europe, on récoltait entre 40/41 et 43/44 («definido completo» à «lleno» soit «3/4 léger» à «3/4 standard»); pour le Japon entre 37 et 39/40 («mediaflor» à «definido completo» soit «1/2 maigre» à «3/4 léger»). On constate ainsi que dans ce système d'évaluation le poids n'était jamais pris en compte puisque l'on expédiait des régimes et non un tonnage de fruits. C'était d'ailleurs de façon purement visuelle qu'un personnel fort entraîné appréciait normalement le moment de la récolte et seule la nécessité pour les contrôleurs de disposer à l'occasion d'éventuels litiges d'un système de référence indubitable avait amené avec le temps à préciser les choses de la façon que l'on a dite. Cela n'empêchait d'ailleurs pas les compagnies toutes puissantes de modifier à l'occasion le niveau de leurs exigences.

La coupe : elle commence traditionnellement 48 heures avant l'accostage du navire dès que l'exportateur, personne privée, organisme de type coopératif ou service spécialisé de l'antenne locale de la compagnie chargé de coordonner les opérations en liaison étroite avec les responsables commerciaux du siège central, reçoit confirmation de son arrivée prochaine. Il peut alors aviser directement le planteur du contingent qui lui est alloué en fonction de l'état de sa production et du marché (cupo), ou des retenues de fret qu'il a préalablement déposées. On peut ainsi commencer le changement pratiquement dès l'arrivée à quai du navire qui reprendra sans tarder la mer sitôt mis à bord le tonnage prévu.

Les techniques utilisées à la récolte sont simples et n'ont guère varié malgré l'abandon de la Gros Michel et la généralisation des variétés à moindre développement vertical. Tout au plus convient-il de noter qu'avec la pratique de l'exportation en mains découpées, on n'a plus à effectuer à ce stade le travail de sélection habituel consistant à éliminer préventivement les régimes trop petits ou montrant quelques défauts graves susceptibles d'entraîner leurs éliminations avant d'entrée dans l'enceinte portuaire ou peut-être même sur le quai. L'équipe de deux hommes commise habituellement à ce travail (un coupeur, un porteur) effectue donc aujourd'hui une récolte systématique sauf cas patent de maladie rendant le produit parfaitement inexportable.

La coupe proprement dite se déroule en deux temps. Tout d'abord au moyen d'une lame métallique fixée à l'extrémité d'une tige de bois ou à l'aide d'un simple machete, l'un des ouvriers entaille à mi-hauteur le pseudo-tronc. La partie supérieure de celui-ci s'incline alors lentement sous le poids du régime, tandis que son compagnon portant à l'épaule un matelas protecteur se prépare à le recevoir. Dès qu'il s'en est emparé et le tient solidement calé, le premier achève l'opération en tranchant le rachis un peu au-dessus du point de fixation de la housse. Le régime est alors transporté jusqu'au câble le plus proche ou bien déposé avec précaution sur le plateau du véhicule stationnant à proximité. Un système ingénieux de berceaux de toile permet dans le meilleur des cas d'éviter aujourd'hui les accidents les plus graves auxquels peut être exposé le fruit pendant son transport jusqu'au hangar de conditionnement. On a même songé à la limite à effectuer directement la découpe du régime sur le lieu de la récolte ne serait-ce qu'afin de ne tirer de la parcelle cultivée que ce qui est effectivement commercialisable. Mais cette innovation quoique prometteuse n'a pas connu encore le succès que l'on pouvait espérer.

Le conditionnement des fruits : l'obligation de préparer les fruits pour l'exportation est maintenant suffisamment contraignante pour que l'on ait songé à mettre au point une formule qui permette de tourner la difficulté. Car la nécessité de concentrer ainsi sur quelques points la totalité de la production régionale introduit bien évidemment un élément supplémentaire de rigidité dans un système commercial déjà passablement astreignant, en même temps qu'elle contribue à aggraver les frais de gestion de la plantation dans des proportions non négligeables. On ne peut imaginer dans le cas des compagnies américaines rupture plus radicale avec le passé.

Longtemps en effet la Gros Michel avait permis de s'accommoder de pratiques élémentaires. Ainsi jusqu'au lendemain de la seconde guerre mondiale, en Amérique centrale par exemple où l'on disposait en général d'une bonne infrastructure ferroviaire, les régimes ayant atteint un développement suffisant et présentant un aspect avenant étaient coupés puis portés jusqu'au rail le plus proche où ils étaient directement placés dans le wagon et transférés

à la nuit tombée en direction du port. La rusticité reconnue du fruit permettait une expédition en « vrac nu » tout à fait économique jusqu'à ce que s'impose l'habitude plus récemment de le protéger par un simple film de polyéthylène après un lavage rapide destiné à le débarrasser des dépôts superficiels laissés par les très fréquentes aspersions de bouillie bordelaise.

Dans l'Equateur des années 50 la nécessité d'un transport automobile parfois très long et la médiocrité de bien des pistes secondaires devaient ajouter quelques variantes à ce schéma de base. Ainsi prit-on l'habitude de faire transiter les régimes par quelques stations de conditionnement modestement équipées ne serait-ce qu'afin de les débarrasser du matelas végétal protecteur, ou « chanta », dont ils étaient dotés en plantation afin de supporter les inégalités de la piste (il s'agissait de morceaux de pseudo-troncs ficelés solidement autour du régime), et de les « habiller » en vue de l'exportation. Les entailles sur le rachis étaient ravivées et badigeonnées d'une matière antifongique et la pose d'une housse de polyéthylène fermée à ses deux extrémités permettait à la fois d'éviter les grattages au cours de manipulations ultérieures et de recueillir éventuellement les fruits qui pouvaient se détacher pendant le transport à la suite notamment de manutentions un peu brutales. On s'orientait ainsi bien avant l'avènement du carton, vers des méthodes de conditionnement plus soignées qui préfigurent, mais de très loin, le hangar d'emballage moderne.

Pour les variétés les plus fragiles, banane des Canaries, Poyo ou Grande Naine, la préparation des fruits pour l'exportation était au contraire traditionnellement une opération contraignante et coûteuse. La confection des caisses dans les premières années puis des emballages de paille et de papier dits « canariens » exigeait un travail soigné et mobilisait fréquemment une main-d'oeuvre abondante. C'est pourquoi après avoir cru trouver, dans les années 1950, la solution du problème dans l'adoption de la housse de polyéthylène, une formule des plus économiques, on n'eut pas trop de mal à accepter finalement l'emballage de carton malgré le surcroît de dépenses imposé au préalable par le découpage des mains. Il en résulta cependant souvent un grave fléchissement de l'exportation quand on s'aperçut notamment chez les petits planteurs que les importants investissements imposés par l'adoption de ce nouveau conditionnement ne garantissaient pas des prix de vente beaucoup plus substantiels.

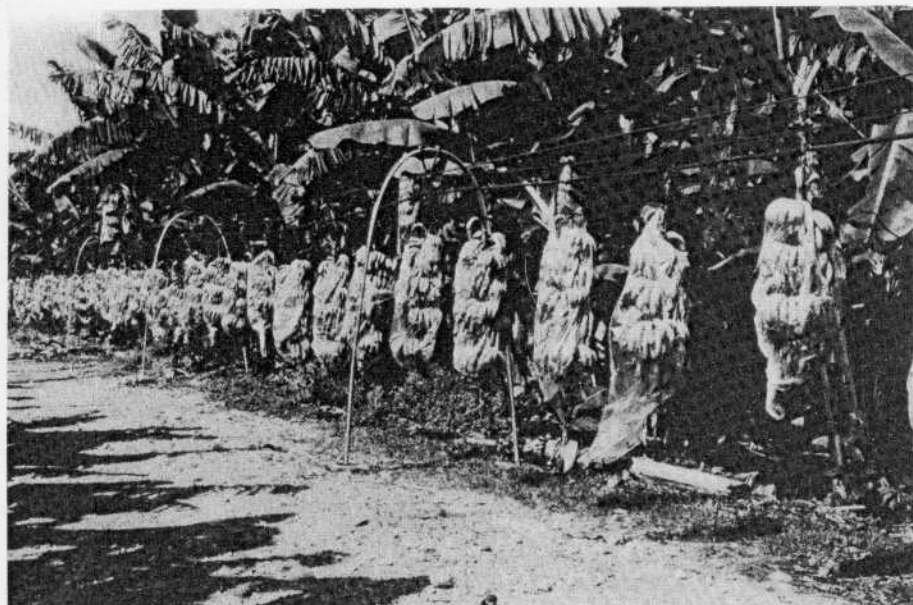
La caisse de bois est partout la formule de protection des régimes dans les années de lancement de l'exportation quand les fruits en général chargés sur rade, voyagent encore souvent en pontée sur des navires non spécialisés. La formule est relativement coûteuse mais elle offre toutes garanties si le transport est de courte durée ; elle n'est au vrai tolérable que tant que la banane reste un produit de luxe ou de demi-luxe et que la pression de la concurrence encore négligeable laisse espérer des prix de vente au détail suffisamment élevés pour aider à supporter une dépense

PLANCHE 7

Le transport des bananes en plantation

Phot. 1. Après la coupe, le porteur gagne le câble le plus proche

(Cliché de l'auteur)

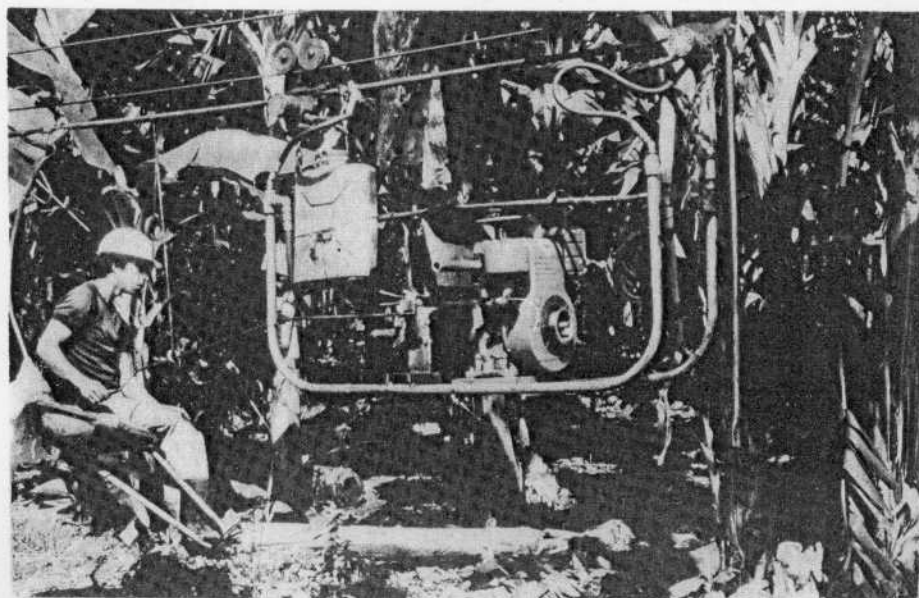


Phot. 2. Le train de régimes suspendu à son câble

(Cliché de l'auteur)

Phot. 3. La «Araña» moteur suspendu, et son pilote «el aranero»

(Cliché de l'auteur)



relativement lourde. La caisse de bois tentera certes un retour en force au début des années 60, aux Antilles françaises notamment, mais elle était vouée à disparaître plus ou moins vite dès que la mise en service de moyens maritimes spécialisés, la possibilité de charger à quai, permettaient d'envisager des formules moins onéreuses.

C'est pourquoi l'emballage dit canarien connu à partir des années 30 un tel succès. Il offrait le triple avantage d'un prix de revient limité, d'un gain de poids et d'encombrement notable et d'une grande simplicité de mise en oeuvre puisqu'il reprenait en les simplifiant des pratiques traditionnelles, ce qui n'exigeait pas du personnel un apprentissage particulier. Il ne bouleversait pas non plus sérieusement le système commercial établi et put se généraliser sans problème à l'exception du seul Brésil qui cultivait les variétés Cavendish mais disposait avec le marché argentin de conditions si favorables (proximité, exigences qualitatives apparemment limitées) qu'il n'éprouva pas le besoin de modifier ses habitudes et continua longtemps à exporter ses fruits sans protection particulière.

On notera cependant que les conditions générales de l'exportation restant à peu près les mêmes d'une région à l'autre, les planteurs avaient malgré tout le choix entre diverses formules, les uns préférant un emballage «fermé», ne laissant émerger que le gros bout de la hampe, d'autres au contraire donnant la faveur à un emballage «ouvert», jugé plus propice à la bonne réfrigération des fruits mais exposant évidemment la dernière main à quelques risques. On s'aperçoit que le type d'emballage choisi devait en réalité répondre à des exigences trop diverses pour que l'on ait pu avant l'adoption du carton et la disparition des chargements sur rade, trouver la formule idéale. Il n'était pas facile en effet de concilier la légèreté et le faible encombrement du colis obtenu avec la rigidité indispensable à la parfaite résistance de celui-ci dans toutes les conditions possibles du transport, de parvenir surtout à combiner une

protection efficace avec une perméabilité suffisante aux échanges thermiques et gazeux entre le régime et l'atmosphère environnante, dans les conditions de prix de revient les plus raisonnables.

La charge financière que représentait cet emballage «perdu» devait surtout apparaître intolérable dès lors que les expériences développées en Jamaïque au lendemain de la guerre en vue d'exporter vers la Grande Bretagne la variété 'Lacatan' que l'on avait entrepris de substituer à la Gros Michel, avaient révélé que les Cavendish les moins fragiles pouvaient, même pour des parcours importants, se contenter d'une simple housse de polyéthylène (tableau 1). C'est pourquoi peu avant que ne s'impose à l'exemple de la Standard Fruit la pratique du prédécoupage des mains sur les lieux de production qui appelait évidemment d'autres modes de conditionnement, caisse ou carton, on vit les Antilles francophones mais aussi la Côte d'Ivoire qui venait d'opter en faveur de la Poyo tenter à leur tour de vulgariser cette nouvelle technique. On s'aperçoit ainsi qu'au moment même où s'amorce avec le changement variétal, la «révolution du carton» en Amérique centrale, la confusion est extrême en Guadeloupe comme en Martinique où la nécessité de l'innovation mais le désaccord des planteurs sur les formules à retenir, amènent à toutes les expériences.

On le constate notamment à la Martinique où tandis que 2/3 des bananes sont toujours en 1961 exportées en «canarien», on note que 17 p. 100 des fruits voyageaient déjà sous polyéthylène, 13 p. 100 en caisses de bois et seulement 0,7 p. 100 en carton (tableau 2). Il faudra en effet attendre ici la fin de 1962 pour que les nouveaux conditionnements l'emportent définitivement sur l'emballage de paille et de papier traditionnel, 1963 pour que la caisse abandonne la place au carton, 1964 pour que la «vogue» du plastique (38 p. 100 des fruits sont expédiés cette année-là sous polyéthylène) cède enfin devant le carton, et 1968 pour que celui-ci devienne le mode exclusif

TABLEAU 1 - L'évolution du conditionnement des bananes martiniquaises (1961-1972).

Partie supérieure du tableau en pourcentage des exportations totales ; partie inférieure, en pourcentage des exportations effectuées en carton.

| en pourcentage | 1961 | 1962 | 1963 | 1964 | 1965 | 1966 | 1967 | 1968 | 1969 | 1970 | 1971 | 1972 |
|-------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| emballé | 69,4 | 60,4 | 33,4 | 5,9 | 1,8 | 0,2 | - | - | - | - | - | - |
| polyéthylène | 17,3 | 24,0 | 30,7 | 38,1 | 10,2 | 2,0 | 0,1 | - | - | - | - | - |
| caisse bois | 12,6 | 11,9 | 18,0 | 9,8 | 1,6 | - | - | - | - | - | - | - |
| carton | 0,7 | 3,7 | 17,8 | 46,2 | 84,4 | 97,8 | 99,9 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| mini-clusters | | | | | | - | 0,9 | 21,7 | 44,5 | 73,3 | ... | - |
| clusters | | | | | | - | 0,2 | 3,8 | 4,3 | 5,9 | 99,9 | 100 |
| Equateur/Antilles | | | | | | ... | 34,5 | 69,7 | 51,2 | 20,7 | 0,1 | - |
| autres types | | | | | | 100 | 64,3 | 4,8 | - | - | - | - |

- : néant ... moins de 0,1 p. 100

(Source : Stat. SICABAM).

de protection des fruits à l'exportation. Il est vrai que si l'on s'était finalement résigné à céder totalement aux nouvelles exigences du commerce international de la banane on ne s'était pas encore pour autant mis pleinement d'accord sur la question des dimensions et de la contenance des boîtes qu'il convenait d'adopter, un aspect du problème peut-être mineur du point de vue de la production mais essentiel pour le transporteur maritime soucieux de l'arrimage des cargaisons comme pour la distribution des fruits gênée par la trop grande diversité des emballages. On tenta bien de promouvoir rapidement un modèle standard inspiré du carton utilisé en Equateur, mais le succès du «cluster» (fragment de main) fit bientôt échouer la

tentative et il faudra cinq années encore pour que dans ces conditions le problème soit avec le début de la décennie suivante durablement réglé.

La transition pourra paraître longue, mais elle n'a rien d'exceptionnel dans les conditions de l'exportation antillaise. L'Equateur aura également besoin d'une dizaine d'années pour modifier totalement ses méthodes de travail (tableau 3). Seules les zones de production intégrées montrent des évolutions beaucoup plus rapides. Mais, une chose est certaine : dès le milieu des années 1960, l'évolution est partout suffisamment avancée pour qu'on puisse la considérer comme irréversible.

TABLEAU 2 - Coût comparé des quatre types d'emballage en usage en Martinique en 1962.

| francs | Canarien | Polyéthylène | Caisse/bois | Carton |
|---------------------------|----------|--------------|-------------|--------|
| matériel d'emballage | 102,6 | 20,9 | 130,7 | 128,7 |
| main-d'oeuvre | 33,9 | 14,5 | 23,6 | 22,2 |
| transport au port | 21,9 | 20,0 | 20,4 | 19,6 |
| Total | 158,4 | 55,4 | 174,7 | 170,5 |
| frais d'exportation | 69,7 | 73,4 | 72,7 | 69,8 |
| fret maritime | 280,7 | 193,8 | 179,5 | 200,1 |
| frais d'importation | 79,7 | 86,8 | 91,1 | 78,0 |
| Total par tonne récoltée | 588,5 | 409,4 | 518,0 | 518,4 |
| id par tonne nette vendue | 656,8 | 455,4 | 605,8 | 625,4 |

(Source : G. DUVERNEUIL, IFAC. Tournée d'étude de la banane en Guadeloupe 1964).

N.B.- Il s'agit des dépenses effectuées par tonne de fruits récoltée effectivement exportée, entre le hangar d'emballage et le port de débarquement en France (Dieppe ou Rouen). Le polyéthylène est de toute évidence à l'époque le moins cher malgré de fortes pertes par dessiccation dans le transport (5 p. 100 contre 3,7 pour le canarien et 2,8 pour le carton ou la caisse). Viennent ensuite à peu près à égalité la caisse de bois et le carton et en toute dernière position le canarien fortement pénalisé par un taux de fret nettement plus élevé.

TABLEAU 3 - Le passage du régime au carton dans divers secteurs géographiques (en pourcentages des exportations en carton).

| pourcentage | Martinique | Guadeloupe | Windward I. | Jamaïque | Came. E. | Cam. O. | Côte d'Ivoire | Equateur |
|-------------|------------|------------|-------------|----------|----------|---------|---------------|----------|
| 1960 | ? | 2,3 | - | - | - | - | - | ... |
| 1961 | 0,7 | 4,1 | - | - | - | ... | - | 0,3 |
| 1962 | 3,7 | 12,6 | - | ? | - | ? | 0,2 | 1,1 |
| 1963 | 17,8 | 27,0 | - | ? | - | ? | 0,4 | 10,8 |
| 1964 | 46,2 | 54,8 | - | ? | ? | ? | 2,5 | 40,5 |
| 1965 | 84,4 | 89,9 | - | ? | 2,0 | 17,7 | 18,0 | 83,8 |
| 1966 | 97,8 | 100 | 1,9 | 38,0 | 40,0 | 48,2 | 65,0 | 92,1 |
| 1967 | 99,9 | | 4,0 | 74,0 | 60,0 | ? | 98,2 | 94,6 |
| 1968 | 100 | | 0,9 | 100 | 100 | ? | 100 | 96,3 |
| 1969 | | | 6,5 | | | | | 97,8 |
| 1970 | | | 21,0 | | | | | 95,3 |
| 1971 | | | 67,8 | | | | | 96,6 |
| 1972 | | | 100 | | | | | ? |

--- 50 p. 100 des exportations ... peu de chose

Les opérations au hangar d'emballage : il devient avec l'avènement du carton un maillon essentiel de la chaîne commerciale, bien que l'on n'ait pas attendu cette importante innovation pour découvrir, même dans le domaine d'élection de la Gros Michel, l'intérêt d'aménager sur chaque plantation ou ferme un local plus ou moins sommairement équipé où les régimes étaient rapidement préparés pour le transport. Mais c'est seulement avec la fin des années 1960 que ces centres de conditionnement prennent, après quelques tâtonnements, l'aspect que nous leur connaissons. Ainsi voit-on la Standard Fruit (qui a joué en cette affaire un rôle essentiel), accorder d'abord la préférence à des stations d'emballage importantes dotées d'équipements lourds en vue notamment de la prérefrigération des fruits (hydro-cooling), avant de se replier très vite vers des formules moins ambitieuses, plus proches des unités de production existantes et de gestion plus facile. Ainsi prévalut bientôt un type d'installation que l'on peut maintenant qualifier de lourd puisqu'en dépit de toutes les variantes que l'on peut observer dans son aménagement interne, il offre partout le même aspect extérieur (un hangar métallique au sol bétonné, largement ouvert sauf dans ses parties les plus exposées ou réservées au stockage du matériel) et abrite le même enchaînement d'opérations répétitives (accueil des régimes, découpe, lavage, mise en boîte, expédition). Vers lui converge judicieusement le réseau de desserte intérieur de la bananeraie (pistes ou câbles), et le même souci d'efficacité du transport invite à le situer de préférence au voisinage de l'axe routier ou ferroviaire assurant l'expédition des fruits quand l'ensemble de l'aménagement de l'espace agricole n'a pas été lui-même pensé en fonction des exigences modernes de la production bananière commerciale. De cette façon, United Brands se trouvait en août 1978 exploiter 35 hangars d'emballage dans sa division de La Lima (Honduras) où la société possédait 31 fermes en activité, mais dans le secteur de production associée d'Higuerito, qui rassemblait à l'époque 80 fermes, la faible importance moyenne des exploitations l'avait amenée par contre à concevoir l'idée d'équipements d'usage collectif où le contrôle de ses agents pouvait s'exercer avec la meilleure efficacité.

Le hangar de conditionnement est donc depuis vingt ans l'un des aspects les plus caractéristiques du paysage des zones bananières d'exportation, et c'est évidemment dans le cas de la grande exploitation intégrée qu'il trouve ses développements les plus spectaculaires (on y rencontre jusqu'à 6 et 7 «lignes» de travail), et ses formes d'organisation les plus rationnelles. Examinons l'une de ces installations du type le plus courant en usage en Amérique centrale vers la fin des années 1970. Guidés vers le centre de conditionnement le plus proche par le réseau des câbles porteurs, les régimes stockés au fur et à mesure de leur arrivée dans une vaste penderie, sont rapidement contrôlés avant de passer aux mains des découpeurs. C'est là en effet que l'on peut le mieux apprécier les résultats économiques de la culture, vérifier le plus précisément le grade

et la qualité des fruits tandis que des manoeuvres procèdent à l'enlèvement des housses, récupèrent avec soin les bandelettes de couleur qui en datant la floraison fixent avec précision le moment de la récolte, et débarrassent chaque doigt des organes floraux inutiles. L'arrivée irrégulière des trains de régimes fait ordinairement avec la relative continuité des opérations de conditionnement un suffisant contraste pour que l'on ait cherché à tirer le meilleur parti de cette rupture de rythme inévitable.

Tournant le dos au bac de lavage qui barre le hangar dans toute sa largeur, les ouvriers chargés de la coupe prennent alors le relais des vérificateurs. Faisant face à la file des régimes qui arrivent directement de la plantation, ils attirent à eux successivement chacun de ceux-ci et procèdent avec des gestes rapides et précis à l'ablation des mains de bananes en progressant méthodiquement du haut vers le bas. Les fruits sont successivement séparés de la hampe par une entaille courbe faite au plus près de celle-ci avec une lame très affilée et immédiatement plongés dans l'eau où ils épanchent une partie de leur sève. Le rachis est ensuite éliminé latéralement tandis que sans tarder on attaque le régime suivant. L'arrivée de nouveaux fruits permet d'approvisionner en permanence chaque ligne de travail et l'on opère en continu jusqu'à achèvement de la récolte.

Debout à l'opposé de ce bac, une file d'ouvrières reprend alors individuellement chacune de ces mains repoussée peu à peu vers elles à mesure que se développent les opérations de la coupe, et entreprend une préparation plus complète des fruits. Les doigts les plus mal venus, tachés, piqués ou grattés sont éliminés ; les mains sont découpées en clusters ; l'entaille des coussinets est rafraîchie. Les bananes écartées sont jetées sur une bande transporteuse courant à portée de main au-dessus du bac en direction de la remorque ou du camion qui les collecte pour le marché intérieur ou les livre à l'unité industrielle de fabrication de purée, quand elle existe, tandis que les fruits sélectionnés passent dans un second bac perpendiculaire au premier où ils séjourneront un temps plus long. La sève libérée par la coupe peut achever de s'écouler ainsi librement et l'on est assuré, si les délais ont été suffisants, qu'elle ne nuira pas à la présentation des bananes exportées.

C'est alors que commencent véritablement les opérations de l'emballage. Après leur séjour dans l'eau, les fruits sont déposés sur des plateaux représentant à peu près la contenance d'un carton, de telle façon que les entailles résultant du découpage précédent soient systématiquement tournées vers le haut. Ils ont ainsi le temps de s'égoutter tandis qu'on leur applique le «timbre» qui souligne leur provenance et affirme leur qualité ; puis après un contrôle de poids destiné à vérifier que chacun d'entre eux se situe bien dans la marge de tolérance admise, ils sont abondamment pulvérisés de liquide antifongique afin d'empêcher que les blessures occasionnées

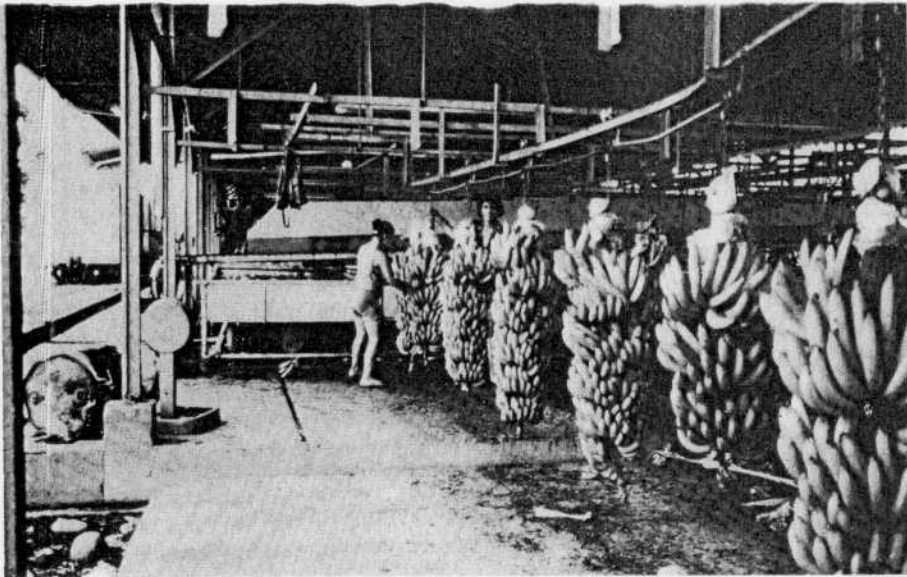


PLANCHE 8
Le hangar d'emballage

Phot. 1. Le poste d'emballage
(Cliché de l'auteur)



Phot. 2. Le lavage des fruits découpés
(Cliché de l'auteur)



**Phot. 3. Mise en forme
et agrafage des cartons**
(Cliché de l'auteur)

lors de la coupe ne deviennent autant de foyers d'infection pendant le transport, et immédiatement mis en carton. Chaque ligne de travail s'achève en effet par trois à quatre postes de conditionnement judicieusement étudiés. L'ouvrière peut ainsi avec une grande économie de mouvements réceptionner d'un côté les plateaux de fruits et se saisir de l'autre d'une boîte préalablement agrafée contenant la feuille de polyéthylène qui garantira les bananes pendant la durée du voyage de tout contact direct avec les parois de carton. Son rôle réel dépasse cependant les simples manipulations exigées par le remplissage de cet emballage car de la qualité de l'arrimage qu'elle réalise dépend l'immobilisation du chargement pendant la durée du voyage, c'est-à-dire un peu de la qualité vers laquelle tend l'ensemble du système commercial de la banane.

Ainsi, en un mouvement continu, les fruits entrés en régimes sont découpés, lavés, pesés, emballés et chargés sur les wagons ou conteneurisés, toute la journée durant, la succession des équipes permettant d'éviter les discontinuités ou les pertes de temps. Si l'on calcule que grâce à une organisation très étudiée du travail, une ouvrière entraînée peut remplir une trentaine de cartons dans l'heure, on peut obtenir pour une station de conditionnement comptant par exemple cinq lignes de travail et quatre postes d'emballage par ligne, un rendement horaire maximum de l'ordre de 600 cartons (de 40 livres), soit en huit heures d'une activité parfaitement soutenue un peu moins de 5.000 cartons. Comme un rythme aussi haletant est impossible à maintenir, comme il n'est pas rare non plus que les accidents de la production viennent réduire sensiblement les disponibilités en fruits, il est donc évident que l'on se trouve très souvent en-dessous du maximum d'utilisation du hangar. On peut même à la limite se trouver dans l'obligation de ne mettre en service qu'une partie des installations ou bien de rassembler sur un seul point de travail la récolte de plusieurs fermes, ce que permet en général l'interconnexion des réseaux de câbles. Il en résulte donc que l'emploi est ici extrêmement variable puisqu'il est de plus lié au passage d'un navire et que la mise en service dans les vingt dernières années d'unités de plus forte capacité permet souvent aujourd'hui de se contenter d'un seul chargement hebdomadaire.

Or, il convient de le souligner, c'est à une main-d'oeuvre féminine qu'incombe l'essentiel des tâches effectuées au hangar de conditionnement, alors que la coupe, la mise en forme et l'agrafage des cartons, le transport en plantation, la totalité de l'encadrement du travail sont au contraire encore à ce jour strictement masculins. C'est pour les familles l'occasion d'un second salaire particulièrement apprécié et une opportunité d'emploi d'autant plus intéressante que dans le cas que nous venons d'évoquer (5 lignes de travail, 4 postes de travail par ligne), on peut noter en plein fonctionnement la présence de 60 à 70 personnes dont 80 à 85 p. 100 de femmes. On est loin de ce fait aujourd'hui des situations primitives de l'exploitation bananière en Amérique continentale tout au moins car les Antilles ont toujours apparemment admis en ce domaine

un certain partage des responsabilités entre les sexes. Ce n'est pas assurément l'un des moindres effets de la « Révolution » du carton que d'avoir ainsi bouleversé en profondeur les habitudes les mieux établies dans bien des zones bananières.

Le transport des fruits vers les points de chargement

Quelle que soit la distance séparant les zones de culture du point de chargement maritime, la collecte des fruits pour l'exportation a exigé la mise en place d'une infrastructure de transport permettant le transit rapide des bananes jusqu'au navire. Diverses formules ont été essayées à cette fin selon les époques et chaque région de production s'est efforcée de dégager pour elle-même les solutions les mieux adaptées. Mais la voie d'eau n'ayant connu en ce domaine que des succès momentanés et d'ailleurs localisés, c'est en fait à la voie ferrée puis à la route que l'on a demandé d'assurer l'essentiel du trafic. On notera cependant que cette diversification des modes de transport n'a jamais apparemment abouti à une totale substitution.

Les transports ferroviaires : on sait déjà le rôle qu'ils ont joué aux origines de l'établissement des sociétés bananières, en Amérique centrale principalement, et la part qu'ils ont eu dans le développement puis la permanence de leur puissance territoriale. C'est pourquoi sans doute les Etats, si démunis qu'ils aient été face à des entreprises que leurs activités transnationales rendaient à peu près inexpugnables, à l'origine au moins, mirent malgré tout tant d'obstination à tenter de ressaisir la part de souveraineté qu'ils avaient initialement accepté d'aliéner avec tant d'inconscience ou de légèreté. Mais il faudra en fait attendre le climat nouveau créé dans le Centre Amérique par les évolutions politiques de l'immédiat après-guerre et l'apparition avec les années 50 d'une véritable volonté d'émancipation pour qu'à la faveur de l'effort de modernisation du réseau de transport national, la réalisation notamment de quelques grands axes routiers doublant pratiquement les voies ferrées établies, on parvienne enfin à se libérer un peu de cette tutelle étrangère. La construction de la route Guatemala-ciudad - Santo Tomas de Castilla assez exactement parallèle à l'axe principal du réseau de l'IRCA joignant, la capitale à Puerto Barrios, prend ainsi une valeur symbolique, mais l'amélioration décisive des liaisons routières entre San José (Costa Rica) et Puerto-Limón n'eut pas, dans un contexte différent, une portée moins grande.

Pourtant en dépit des progrès remarquables réalisés en une à deux décennies par le trafic routier stimulés par ces nouveaux équipements, on est frappé par l'indifférence avec laquelle les grandes zones de production fruitière de l'Amérique centrale, ont finalement accueilli des réalisations qui ouvraient ailleurs de si intéressantes perspectives. Car lorsque la Standard Fruit prit à une date récente l'initiative de développer la production dans le secteur de Rio Frío, au Costa-Rica, on doit constater qu'elle n'hésita pas un seul instant à prolonger l'ancienne ligne (Old line) que l'on avait renoncé à développer quand Minor Keith

avait fait prévaloir le tracé par la vallée du Reventazón. L'association de la voie ferrée et de l'économie bananière était même si étroite jusqu'à ces dernières années, que lorsqu'on songea finalement ici devant les insuffisances du rail à utiliser les premiers camions, il fallu malgré tout prévoir à l'arrivée à Puerto-Limón le transfert des fruits sur wagons afin de pouvoir pénétrer dans l'enceinte portuaire et accéder aux anciennes installations de chargement !

C'est en effet en Amérique centrale que le transport ferroviaire a gardé jusqu'à aujourd'hui le plus d'importance dans la vie quotidienne des zones de plantations. Certes le réseau actuel n'est plus exactement ce qu'il était dans le passé ne serait-ce qu'en raison de la contraction des cultures résultant notamment de la reconversion variétale et de l'important gain de productivité qu'elle a permis (tableau 4). La mise en place des câbles porteurs a amené également à réduire le réseau quand le groupement des plantations rendait possible comme à Bananera ou à La Lima la simplification du schéma ferroviaire. Là par contre où avait prévalu une certaine dispersion, à Puerto-Limón par exemple, en raison de l'activité développée simultanément par divers exportateurs, il avait fallu aménager de nouveaux embranchements afin de désenclaver les principales zones plantées tel celui de Guacimo desservant le groupe le plus occidental des cultures de la Banana Development Company et de ses associés, ou celui de Siquirres assurant la collecte des fruits provenant de la vallée du Rio Pacuare et de la Finca Carmen qui est, dans le secteur, la principale implantation de BANDECO.

L'organisation des transports est dans tous les cas la

même et le passage du régime au carton n'eut pas ici d'effets notables si l'on excepte le fait qu'il ait fallu de toute urgence modifier sensiblement le matériel roulant pour donner aux emballages une meilleure protection contre les intempéries que les parois à claires-voies dont on pouvait se contenter à l'époque de la Gros Michel. Au terme des opérations de conditionnement, les cartons sont donc chargés sur des wagons stationnant à proximité puis collectés en fin de journée par un locotracteur lequel, passant d'un hangar à un autre, constitue progressivement la rame qu'il conduira ensuite sans retard jusqu'au quai d'embarquement. On a en effet pris très tôt l'habitude de mettre à profit les heures nocturnes pour assurer aux régimes nouvellement récoltés les meilleures conditions de transport. On courait de cette façon moins de risques qu'à les faire voyager en pleine chaleur dans des wagons de bois permettant par leurs claires-voies une médiocre ventilation naturelle et entretenant au contraire sous leur toit de tôle surchauffé une ambiance d'été assez peu propice à la conservation des fruits. On pouvait ainsi charger le navire en continu ou au moins mettre les dockers au travail dès l'embauche matinale et l'attente des bananes à quai comme l'immobilisation du bateau pouvaient être limitées à leur strict minimum.

Il reste cependant que la longue gestion privée des chemins de fer bananiers n'avait pas en général amené les compagnies à pousser l'investissement au-delà du nécessaire, et que la perspective plus récemment d'une extinction prochaine de leurs concessions ne les avait pas non plus incitées à effectuer les travaux de modernisation souhaitables. C'est pourquoi il fallut attendre la récente rétrocession à l'Etat des équipements en place, quelles que

TABLEAU 4 - Evolution du réseau ferroviaire de la UFC, toutes divisions réunies ; en miles (1900-1965).

| | surfaces plantées en bananes (acres) | chemin de fer total exploité dont en propre | | tramways total exploité | grand total |
|------|--------------------------------------|--|----------|----------------------------|-------------|
| 1900 | 38.463 | | | | 112,03 |
| 1905 | 56.474 | | | | 173,65 |
| 1910 | 75.477 | 372,68 | ? | 169,33 | 542,01 |
| 1915 | 128.827 | 963,57 | 774,96 | 544,64 | 1.408,21 |
| 1920 | 138.290 | 1.182,83 | 993,60 | 456,82 | 1.639,65 |
| 1925 | 172.262 | 1.541,25 | 1.352,32 | 722,76 | 2.264,01 |
| 1930 | 189.165 | 1.760,24 | 1.533,06 | 642,41 | 2.402,65 |
| 1935 | 121.036 | 1.795,45 | 1.493,17 | 459,92 | 2.255,37 |
| 1940 | 121.729 | 1.766,10 | 1.470,17 | 372,66 | 2.138,76 |
| 1945 | 116.214 | 1.394,68 | 1.286,72 | 230,95 | 1.625,63 |
| 1950 | 142.197 | 1.562,93 | 1.535,05 | 179,29 | 1.742,22 |
| 1955 | 145.846 | 1.474,88 | 1.447,00 | 265,14 | 1.740,02 |
| 1960 | 134.593 | 1.089,62 | 1.061,74 | 240,55 | 1.330,17 |
| 1965 | 87.333 | ? | ? | ? | 1.133,00 |

Noter ainsi qu'il est logique, l'évolution parallèle des surfaces cultivées et du réseau et la pointe des années 1925-1936, en chiffres bruts. Mais c'est entre 1935 et 1940 qu'en raison du repli de la culture lié à la situation du marché la densité de la desserte ferroviaire des plantations est la plus forte, avec 1.8/1.9 mile pour 100 acres plantés.

soient les circonstances dans lesquelles cette mutation décisive put être réalisée, pour constater un effort de renouvellement évident, au prix parfois d'une réfection complète du réseau seule capable de lui permettre de jouer enfin un rôle véritablement national. Toutes les statistiques montrent en effet que depuis que JAPDEVA, la «Junta de Administración y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica», organisme d'aménagement régional mis en place vers le milieu des années 60, a pris en charge le réseau de la Northern Railway Company, l'effort d'investissement a été particulièrement élevé. C'est ainsi qu'entre 1971, la dernière année de gestion privée du «chemin de fer de l'Atlantique» et 1974, outre divers achats de locomotives dans les pays de l'Est, les dépenses intéressant le renouvellement des traverses ont progressé de 147 p. 100 et celles consacrées au ballastage de 1225 p. 100 alors que le trafic bananier ne progressait dans le même temps que de 40 p. 100. La prise en charge par les Pouvoirs publics, en 1972 au Costa-Rica, en 1975 au Honduras, de l'exploitation de leurs réseaux, n'a pas en effet radicalement bouleversé la situation économique et le transport des fruits est encore la principale utilisation du chemin de fer, voire comme au Honduras sa seule justification. Mais l'événement est d'une grande importance pour les sensibilités nationales puisqu'il met un terme à de vieilles querelles et règle de très irritants problèmes, pour l'économie bananière elle-même puisqu'il souligne, mieux que toute autre chose peut-être, l'ampleur du chemin parcouru depuis les origines de cette spéculation.

Les transports routiers : partout où le milieu naturel ne se prêtait pas aux transports ferroviaires, dans les petites Antilles par exemple, là où l'expansion récente des cultures n'a pu tirer parti d'un réseau ferré préexistant, comme ce fut le cas de l'Equateur, c'est évidemment à la route qu'il fallut confier la totalité de l'exportation. Même là où le rail a eu, à l'origine, un rôle déterminant dans la localisation des cultures, les facilités remarquables offertes par les transports routiers devaient influencer profondément la géographie de la production en poussant notamment à une large dispersion des plantations. C'est ainsi que la culture fruitière longtemps tributaire en Côte d'Ivoire par exemple de la ligne Abidjan-Niger, a pu gagner à partir du milieu des années 1950 de nouvelles régions à mesure que progressait notamment le bitumage des axes Tiassalé-Abidjan et Adzopé-Abidjan. L'effort contemporain d'organisation de la profession dont témoigne en 1953 la formation de la Cobafruit, soutient et accélère le mouvement en stimulant l'exportation et en permettant à des producteurs modestes de grouper leurs fruits pour le transport. S'il est sans doute excessif de tirer argument à ce propos de la simultanéité de l'effort d'amélioration du réseau, à partir de 1954, et des débuts de la forte expansion de l'économie fruitière pour établir un lien de causalité stricte entre les deux phénomènes, il est sûr cependant que la spéculation bananière fut parmi les premières à bénéficier de cet effort d'équipement et qu'elle fut certainement à l'époque un bon argument en faveur de la poursuite et de l'accélération des travaux.

En Equateur par contre la relation est évidente et l'on peut affirmer que c'est bien le souci de promouvoir l'activité bananière qui a directement dicté le lancement et l'exécution rapide du plan d'aménagement routier du bassin du Guayas où l'effort de mise en valeur a connu ses développements les plus remarquables. «Les extensions les plus importantes de la culture ... en Equateur, écrivait notamment en 1965 D.A. PRESTON, ont toutes été étroitement associées à l'ouverture de nouvelles routes. L'achèvement en 1961 de la route de Quevedo à Santo Domingo, l'amélioration de la route Santo Domingo-Esmeraldas et la construction de la route de Chone à Santo Domingo ont toutes entraîné des développements locaux de la production fruitière». Et il témoignait de l'élan spéculatif des défrichements qui n'hésitaient pas à anticiper la progression des travaux, en notant encore que «pendant l'été 1960, des planteurs installés le long de l'itinéraire futur de la route Santo Domingo-Quevedo, coupaient des bananes et les laissaient pourrir sur place faute de moyens de transport ... en attendant que la progression du chantier leur permette de vendre leurs fruits».

Le réseau ferroviaire équatorien pourtant déjà important à l'époque, était en effet totalement inadapté aux besoins de l'exportation puisque conçu un bon demi-siècle plus tôt pour mettre en relation la capitale et Guayaquil, il était tout entier orienté vers la Sierra et évitait à peu près totalement le bassin du Guayas où il ne traversait que des secteurs peu propices à la banane. C'est pourquoi après une période dans l'ensemble assez courte où l'on put exploiter activement les remarquables possibilités d'un important réseau fluvial convergeant vers la région de Guayaquil, on préférera ici mettre l'accent sinon sur le développement des voies terrestres (qui progressent cependant d'à peu près 10 p. 100 entre 1952 et 1959), au moins sur une sérieuse amélioration qualitative de celles-ci comme le montre l'accroissement de la part des axes routiers praticables toute l'année dans le kilométrage total : 66 p. 100 en 1952, 87 p. 100 en 1958. «Quand furent lancés les premiers travaux, note ainsi Lilo LINKE, la province (du Guayas) comptait une quarantaine de voies utilisables par tous temps, mais quand s'acheva en 1958 le Premier plan routier de base, on avait terminé cinq grandes routes ouvrant au port de Guayaquil un vaste hinterland ... Ce sont d'excellentes routes modernes, en général asphaltées représentant une longueur d'à peu près 600 kilomètres». On devait ensuite s'attarder plus particulièrement à garantir la continuité des parcours en réalisant un certain nombre d'ouvrages d'art dont le pont sur le Rio Guayas est certainement l'un des plus remarquables.

Il résulte de cet effort d'aménagement auquel durent consentir les uns après les autres toutes les grandes régions bananières une inévitable tendance à la dispersion des cultures qui contraste vivement avec la forte cohésion imposée traditionnellement par le transport ferroviaire, à moins que comme dans la zone de Puerto-Limón l'exceptionnelle ampleur du réseau dans les dernières années

1950, n'ait au contraire amené les compagnies à élargir amplement leur aire de ramassage. Car le camion flatte incontestablement l'individualisme des planteurs. Mais en encourageant l'effort solitaire des producteurs, le camion a eu aussi pour conséquence de leur imposer, souvent dans l'euphorie des premières années, une charge financière importante que l'éloignement des installations portuaires et les attentes au chargement ne leur permettent pas en général d'amortir dans les meilleures conditions. Sans doute remarquera-t-on que le goulet d'étranglement imposé par le transbordement des fruits, et l'absence de discipline des planteurs, sont en général les principaux responsables de cet état de chose ; mais il faut remarquer que jamais, avant la conteneurisation, on ne s'était sérieuse-

ment penché sur le problème de la rationalisation des opérations portuaires, rarement en l'absence d'un exportateur unique imposant ses propres normes on était parvenu avant les années 60 à mettre en place une organisation professionnelle suffisamment indiscutée pour qu'elle puisse imposer ses règles à l'ensemble de la profession.

Il aura ainsi fallu une bonne quarantaine d'années pendant lesquelles la spéculation bananière enregistre grâce à lui une expansion géographique assez remarquable, pour que le camion trouve enfin sa juste place dans un système commercial bananier totalement rénové.

à suivre