

Le marché international de la banane, étude géographique d'un «système commercial»

J.-C. MAILLARD

LE MARCHE INTERNATIONAL DE LA BANANE,
ETUDE GEOGRAPHIQUE D'UN «SYSTEME COMMERCIAL».

J.-C. MAILLARD.

Fruits, Nov. 1984, vol. 39, n° 11, p. 653-672

RESUME - Dans cette troisième partie, l'auteur décrit le navire «bananier» et insiste sur l'évolution récente de ce type de transporteur maritime.

Chapitre II : D'un port à l'autre ; le transport maritime de la banane

Si on excepte le cas du Mexique, le seul pays sans doute où le trafic international des fruits peut se contenter de la voie terrestre, le commerce de la banane impose normalement un transit maritime. C'est une nécessité technique résultant de la séparation géographique des zones de production et de consommation ; un fait historique qui traduit l'ancienneté relative de la mise en place des premiers courants d'échange et que les succès récents du trafic aérien n'ont jamais pu sérieusement à ce jour mettre en question. C'est aussi pour la connaissance des flux commerciaux une chance exceptionnelle puisque le chercheur peut en ce domaine disposer de deux sources statistiques dont la confrontation, quand elle est possible, peut être extrêmement éclairante.

La nécessité d'un double transit portuaire permet en effet de saisir le marché aux deux extrémités de ce parcours maritime, à l'exportation comme à l'importation. On notera cependant à ce propos que les statistiques internationales habituellement diffusées ont en fait pour inconvénient majeur d'ajouter normalement des trafics différents puisque les uns portent effectivement sur des opérations réalisées entre des Etats souverains alors que les autres correspondent en fait à des échanges intérieurs contraints par la géographie à emprunter momentanément la voie maritime. On est ainsi amené à négliger totalement un marché important comme l'Australie sous le seul prétexte que ce pays suffit maintenant à ses besoins alors que l'on retiendra par contre l'Espagne qui absorbe aujourd'hui la totalité de la production de ses provinces canariennes et n'intervient à peu près plus dans les échanges mondiaux depuis que Tenerife ou la Grande Canarie ont vu leurs débouchés européens se fermer à peu près totalement.

Pourtant il y a au moins entre ces producteurs nationaux que sont les Départements d'Outre-Mer antillais ou les îles espagnoles et ces gros exportateurs que sont l'Equateur, le Costa-Rica, la Côte d'Ivoire et les Philippines, un commun

dénominateur : l'absolue nécessité de recourir au transport maritime pour mettre en relation l'offre et la demande. Ils se trouvent de ce fait affrontés aux mêmes servitudes et s'individualisent nettement en face de tous les pays où la mise en marché peut s'effectuer de façon plus classique, où la commercialisation n'a pas en tout cas à se plier aux contraintes d'un voyage océanique quel qu'il soit. La chose est en effet lourde de conséquences.

On a eu parfois tendance à considérer que le navire «bananier», souvent étroitement adapté à sa fonction, n'était ainsi qu'un simple intermédiaire au service de l'exportation, un élément techniquement indispensable mais «neutre» dans la parfaite continuité de la chaîne commerciale que l'on s'efforçait d'organiser. Pourtant à envisager de plus près les choses, on doit reconnaître que ce transporteur original que l'on a dû adopter parce qu'il était alors le seul concevable, est en réalité beaucoup plus que le simple auxiliaire que l'on s'était donné, l'une des pièces essentielles d'un système de distribution qui lui doit certes la plus grande partie de son efficacité mais qu'il a aussi contribué à modeler en imposant strictement d'introduire les fruits sur le marché par chargements complets d'où résulte la nécessité d'effectuer dans les ports successivement touchés le groupage puis le dégroupage des cargaisons. On pourra évidemment trouver paradoxale cette option prise dès l'origine en faveur d'un trafic de masse, même s'il s'agissait encore de bien petits navires, pour l'exportation d'une denrée délicate ; mais il faut bien admettre que c'était assurément la seule façon raisonnable de concilier l'importance des investissements exigés par la production et le transport avec la nécessité impérieuse de livrer au consommateur un produit qui puisse soutenir la concurrence des fruits d'origine locale ou importés. Ainsi la banane put s'imposer très tôt comme un produit relativement abordable et devenir très vite une denrée de large consommation.

Le navire «bananier».

Plus qu'un auxiliaire banal ayant pour simple fonction de

mettre en relation les pôles extrêmes du marché, le navire fruitier constitue incontestablement l'un des maillons essentiels de la chaîne commerciale. La capacité de remplir au moins hebdomadairement les cales du plus modeste de ces cargos, est en effet si l'on peut dire le seuil d'exploitation de toute zone bananière nouvelle. C'est lui ensuite qui par des touchées régulières rythme l'activité des plantations, canalise par quelques points de transit obligés les flux de transport, assure par unités de chargement homogènes la mise en marché du produit, permet enfin par un déroutement éventuel, en réduisant ou accélérant autant que possible le temps dévolu au transport et aux opérations portuaires, de donner à l'ensemble du système commercial une souplesse qui semblerait a priori lui faire défaut.

On ne doit pas oublier en effet que chaque unité n'opère pas isolément, mais qu'elle vient s'insérer sitôt mise en ligne dans un système d'exploitation parfaitement cohérent, où rien n'est laissé au hasard, ni les caractéristiques du navire, ni surtout la périodicité de ses passages, et que la desserte cadencée qu'elle réalise est soigneusement programmée en fonction de l'état de la production et du marché. Le trafic bananier pourrait être ainsi parfaitement représentatif du trafic de ligne, ce qu'il est encore quelquefois mais de plus en plus rarement, si les variations saisonnières de la consommation ainsi que diverses causes accidentelles susceptibles de modifier brutalement tant l'offre que la demande des fruits, ne lui imposaient pas de permanentes adaptations, ce qui a contraint les sociétés intéressées à mettre au point puis à généraliser des techniques d'exploitation plus souples.

On ne peut cependant aborder sérieusement l'étude de ce navire sans évoquer au préalable l'originalité des techniques qu'il met en oeuvre et la « chaîne du froid » dont il est l'élément de base puisqu'il permet d'obtenir en un temps minimum les basses températures requises par le transport que l'on se bornera ensuite à préserver jusqu'au stade du mûrissement où par une opération exactement inverse on permettra au fruit de reprendre son évolution normale. On verra ensuite comment dans ces conditions on a pu mettre au point un type original et comment celui-ci au cours d'une vie très longue mais dans des délais finalement remarquablement brefs a pu se transformer pour répondre autant aux exigences de ses utilisateurs qu'aux intérêts bien compris de ses gestionnaires jusqu'à l'apparition du moderne « Porte-conteneur bananier » qui est en ce domaine le « nec plus ultra » de la technique.

● **Les conditions techniques du transport maritime de la banane :** La banane est un fruit fragile que l'on récolte avant pleine maturité et qui doit dans les délais les plus rapides atteindre des zones de consommation éventuellement lointaines. La rapidité et le bon enchaînement des opérations exigées par le fractionnement du circuit commercial lui sont donc aussi indispensables que la qualité de son emballage et le soin que l'on accorde aux diverses manipulations dont il fait l'objet. La vitesse a donc été de tous temps reconnue comme l'un des premiers impératifs du transport maritime tout comme la faible capacité des

navires utilisés qui offraient le double avantage de permettre la fréquentation de baies envasées ou d'estuaires peu profonds et d'éviter les longs séjours dans les eaux tropicales pour réunir des cargaisons trop imposantes. Le navire bananier gardera ainsi de ses origines la réputation d'une unité relativement rapide mais plutôt modeste de taille en dépit d'une évolution inéluctable qui lui imposera progressivement des caractéristiques de plus en plus importantes avec le développement de la demande et par voie de conséquence de la production. Ce n'est cependant qu'au lendemain de la seconde guerre mondiale qu'il acquerra la forte stature qu'on lui connaît aujourd'hui où des capacités de 500 000 pieds-cubes ne sont plus exceptionnelles, où l'on peut charger à chaque voyage jusqu'à 3 à 4 000 tonnes de fruits, où les plus gros bateaux utilisables pour ce trafic dépassent dès à présent les 12 000 tonnes de port en lourd.

Mais la banane est aussi un produit vivant qui, une fois récolté, poursuit son évolution biologique. Elle peut donc à partir de ce moment, si les conditions s'y prêtent, engager pendant le transport un processus irréversible de maturation qui, amorcé localement, peut s'étendre très vite à l'ensemble d'une cale. On a pu en effet constater très tôt que l'échauffement des fruits ou l'accumulation du gaz carbonique libéré par la respiration des bananes, phénomènes associés dans les deux cas à un défaut de renouvellement de l'air, étaient de nature à précipiter les choses et c'est pourquoi après quelques expériences malheureuses on se résolut à accorder plus d'intérêt à la ventilation des chargements. Dans les premiers temps on chercha simplement à exploiter la course du navire pour assurer une certaine circulation de l'air dans les cales soit sur les goëlettes primitivement utilisées en ouvrant largement les sabords au risque d'embarquer de l'eau, soit sur les premiers cargos plus spécialement aménagés pour ce trafic en multipliant les prises d'air sur le pont. On put cependant constater bientôt que ces formules élémentaires offraient plus d'inconvénients que d'avantages et c'est très logiquement que l'on fut amené à doter les navires de systèmes de ventilation mécaniques permettant un brassage plus efficace et plus sûr. On put de cette façon éliminer totalement sur les courtes distances les risques de prématuration, ceux au moins que l'on pouvait à coup sûr attribuer aux conditions du transport. Certains territoires tels les Canaries ou les Fidji ont pu, depuis qu'ils exportent des bananes vers l'Europe du Nord-ouest ou l'Australie, se contenter de cargos ainsi sommairement aménagés.

Il fallut cependant pour la sécurité des transports sur de plus longues distances envisager rapidement d'autres formules et c'est ainsi que l'on fut amené avec le début de ce siècle, à s'intéresser aux techniques du froid. Après les travaux d'un Charles TELLIER qui avait dès 1876 obtenu d'intéressants résultats en ce domaine, la réfrigération était en effet devenue pratique courante notamment pour les transports internationaux de viandes et on l'avait déjà semble-t-il expérimentée pour l'expédition des pommes australiennes vers la Grande-Bretagne. Il n'était pas absurde

dans ces conditions de songer à tirer parti de l'expérience acquise en ce domaine et d'extrapoler à la banane ce qui était en train de faire le succès de ce fruit concurrent. Mais il faudra attendre que le gouvernement britannique ait décidé, vers 1899 ou 1900, d'ouvrir entre la Jamaïque et le Royaume-Uni une ligne subventionnée aux fins de promouvoir l'importation des bananes jamaïcaines jusque-là assez exclusivement destinées au marché nord-américain, pour que l'on se décide enfin à affronter le problème et à lancer l'effort d'équipement spécialisé indispensable.

C'est ainsi que la société de navigation Elder Dempster, concessionnaire de cette ligne impériale, sera amenée à mettre en service en 1901 un premier navire, le «Port-Morant» (2 800 tonnes de port en lourd ; capacité 20 à 25 000 régimes) qui est le prototype du navire bananier puisqu'il offre déjà l'essentiel des caractères qui font l'originalité de ce transporteur. Car ce n'est en réalité qu'à la fin de 1903 que la United Fruit de A. PRESTON qui venait de mener une série d'expériences avec un cargo affrété qu'elle avait doté d'un appareillage frigorifique, passera commande à un chantier anglais de ses trois premiers navires isothermes. A même époque, la Elder Dempster qui mise résolument sur cette nouvelle technique exploitait déjà pour sa part six navires sur la Jamaïque ; trois affectés aux services bi-mensuels de la «Imperial West-Indies Direct Line» qu'elle avait ouverte à l'instigation des Pouvoirs publics et trois autres qu'elle avait convertis de sa propre initiative à la réfrigération dans le cadre de l'association qui la liait depuis le début de 1901, à la «Fyffe, Hudson and Co». C'est l'origine de la célèbre «Elders and Fyffes» dont nous aurons l'occasion de parler.

Dès cette époque donc, le transport des bananes s'organise d'une façon qui nous est familière puisque conçu d'abord en fonction du régime, mode unique d'exportation des fruits, il ne connaîtra par la suite que des adaptations relativement mineures avec le passage à l'emballage de carton et l'accroissement de la puissance frigorifique des navires. L'aménagement interne des cales a cependant profondément évolué. A l'époque de la Gros-Michel et de l'emballage canarien, il était en effet indispensable au moment de l'arrimage des régimes de recourir à un système très simple de cloisons amovibles permettant d'immobiliser le chargement, de le fractionner en vue d'une répartition équilibrée des masses qui ne compromette pas la sécurité du bâtiment par gros temps et de permettre enfin une diffusion homogène du froid à travers la cargaison qui limite les risques de court-circuit.

Pour cela étaient prévus dans les cales un certain nombre de piliers de bois dans lesquels on pouvait à volonté encastrer des madriers ou «bins», de façon à constituer des sortes de parcs qui une fois remplis et fermés formaient autant de silos élémentaires abritant les fruits soigneusement empilés. On pouvait en effet en les disposant les uns contre les autres, les charger sur deux à trois niveaux, en prenant soin de leur conserver la position verticale, et l'on

terminait le chargement en plaçant encore par dessus le tout deux ou trois séries de régimes en lits horizontaux. En fermant progressivement le parc à mesure qu'on le remplissait, on pouvait donc au prix de quelques précautions élémentaires parvenir à constituer une masse suffisamment compacte pour limiter les possibilités de déplacement des fruits les uns contre les autres, tout en ménageant malgré tout assez de vides entre les régimes soigneusement empilés pour permettre une bonne circulation verticale de l'air donc du froid.

Après bien des hésitations en effet, c'est le principe de la ventilation verticale, ascendante ou descendante, qui devait prévaloir sur toute autre formule. On avait certes un moment tenté de se persuader qu'il fallait inverser de temps à autre la marche des ventilateurs pour modifier la circulation de l'air dans les cales et accroître l'efficacité de l'opération en égalisant la répartition du froid ; mais on n'a jamais véritablement démontré l'intérêt fondamental d'une pratique qui n'a été de ce fait adoptée que sur un petit nombre de navires fruitiers. L'idée d'insuffler l'air froid par l'intermédiaire d'un réseau de canalisations solidaires de la partie supérieure du compartiment à traiter, n'était certes pas dépourvue de logique puisque la tendance naturelle de celui-ci est de descendre. Une autre série de tubes judicieusement disposés sous le caillebotis supportant les régimes permettait alors de le ramener presque naturellement vers les batteries frigorifiques. C'est pourtant curieusement la formule inverse qui devait finalement s'imposer probablement parce que dans ce cas le flux d'air rencontrait immédiatement plus de résistance, que l'obstacle qu'il avait à vaincre pour s'élever était pour cette raison à peu près égal d'un bout de la cale à l'autre et qu'il était ainsi contraint, en se divisant, de pénétrer plus intimement la masse des régimes qui lui était opposée. On obtenait de cette façon une réfrigération certainement plus rapide, plus complète et mieux répartie que dans l'exemple inverse où les inégalités de l'arrimage amenaient souvent le courant d'air à rechercher les zones de moindre résistance. Certains secteurs limités pouvaient être ainsi parfois épargnés et l'on risquait un début de maturation qui s'il n'était pas promptement détecté par une variation localisée de température, une élévation sensible de la teneur en gaz carbonique ou simplement l'odeur caractéristique du fruit tournant pouvait se communiquer plus ou moins vite à l'ensemble de la «tranche de froid» concernée. On était souvent contraint dans ce cas d'éliminer rapidement les régimes suspects par des jets à la mer afin de pouvoir malgré tout sauver le reste du chargement.

Le danger évident qu'il y avait à charger les fruits sur une trop grande hauteur avait amené également très vite à l'idée qu'il convenait de fractionner la cale par des ponts intermédiaires afin de limiter en hauteur l'empilement des régimes et de réaliser une meilleure occupation de l'espace disponible. On obtenait ainsi pour une même cale une série d'entreponts, soit autant d'unités de froid s'ils étaient systématiquement dotés des équipements fixes précédemment décrits, soit des «tranches de froid» à ni-

veaux superposés dans la mesure où le même circuit de ventilation pouvait être prévu pour la desserte de deux entreponts consécutifs. Cette formule avait évidemment l'inconvénient de retarder la «tombeée en froid» du chargement puisqu'il fallait attendre plus longtemps avant de fermer les accès et de lancer la réfrigération à pleine capacité mais elle fut malgré tout pendant longtemps la seule retenue peut-être en raison de l'étroite spécialisation du navire. Il faudra en effet l'évolution assez récente de celui-ci vers une certaine «polyvalence» pour que s'impose véritablement la première solution qui avait l'avantage de permettre plus de souplesse dans la gestion du froid, de tirer donc un meilleur parti des équipements frigorifiques embarqués, et de réduire du même coup sensiblement la durée de cette phase critique du transport bananier pendant laquelle les fruits gagnent progressivement les basses températures nécessaires à leur conservation. On pouvait ainsi concentrer successivement sur chaque compartiment la pleine puissance de la ventilation de façon à évacuer le plus rapidement possible le gaz carbonique et l'éthylène libérés en abondance par le fruit dont la chaleur était encore élevée, car jusqu'à ce que le froid ait suffisamment ralenti l'activité respiratoire des bananes il était essentiel d'assurer un permanent renouvellement de celui-ci autant par un vigoureux brassage intérieur que par l'admission régulière d'un air extérieur non vicié.

Le navire «bananier» se caractérise donc dès l'origine par une étroite adaptation à sa fonction qui le rend à peu près impropre à tout autre usage, mais beaucoup plus sans doute en raison des conditions normales de son exploitation que par une totale possibilité d'adaptation à d'autres emplois dans le domaine des transports frigorifiques qui lui est particulier. Tout entier mobilisé par un trafic qui exige de lui, outre une forte puissance de froid, vitesse et ponctualité, il développe son activité en un constant va-et-vient entre des ports, d'exportation ou d'importation, également voués assez exclusivement au traitement des bananes. Tout au plus a-t-on pu dans ces conditions essayer de tirer parti de ses retours à vide vers les régions tropicales pour lui confier quelques denrées délicates ou des marchandises emballées, propres, compatibles en tout cas par leur nature, leur poids, leur encombrement, avec l'état de ses aménagements intérieurs. Cependant, même avec la possibilité de prendre en pontée quelques colis lourds, conteneurs ou véhicules automobiles par exemple, on ne pouvait de cette façon qu'assurer des transports épisodiques, à moins que l'on ait prévu dans l'exploitation du navire les délais nécessaires aux escales intermédiaires qu'il était amené à faire avant d'atteindre le point de chargement des fruits d'où les retours s'effectuaient au contraire obligatoirement en droiture.

C'est ainsi que le transport des bananes fut malgré tout à l'origine de la création de quelques lignes régulières assurant notamment la desserte plus ou moins systématique des littoraux qu'il contribuait à animer et que négligeaient souvent totalement à l'origine les courants établis du trafic maritime. On vit même à ce propos quelques sociétés

mettre en service de véritables paquebots-mixtes capables de prendre jusqu'à 150 ou 170 passagers, ce qui leur permettait d'assurer le transport régulier du courrier et des personnes entrant ou sortant de territoires desservis parfois en toute exclusivité, d'essayer d'attirer une clientèle touristique qui pouvait au cours de croisières luxueuses profiter notamment des délais nécessaires au chargement des fruits pour prendre un rapide contact avec la nature tropicale et découvrir à l'occasion, au Guatemala, au Honduras, au Mexique, quelques témoignages remarquables de l'art précolombien. Peu d'entreprises ont donc été en ce domaine capables d'approcher une gestion équilibrée de leur potentiel maritime, que les grandes compagnies bananières américaines puisqu'elles pouvaient, sur leurs navires, transporter leurs employés et leurs familles ainsi que la plus grande partie des biens d'équipements indispensables à leurs divisions agricoles, et assurer l'exportation de leur production tout en tirant parallèlement le meilleur parti du quasi-monopole du commerce extérieur qu'elles s'étaient assuré par leurs concessions maritimes et portuaires dans leurs zones d'influence respectives. Car si l'on met à part les résultats acquis dans les vingt dernières années par la Compagnie Générale Maritime sur sa ligne des Antilles, aucune des sociétés concernées dans le passé et le présent par le transport des fruits n'a pu sérieusement atténuer le déséquilibre des échanges qui est l'un des traits les plus caractéristiques du trafic bananier.

Examinons maintenant comment dans ces conditions s'organise l'exploitation du navire. Sitôt déchargé à Rouen, Anvers ou Bremerhaven, il a repris aussitôt la mer pour une nouvelle «rotation». Il est affrété par la CGM, la société Noboa ou United Brands, il est de nationalité soviétique, suédoise ou libérienne et le travail qu'on lui a fixé prévoit une série de voyages sur la Martinique, l'Equateur ou le Honduras à la suite de quoi on l'affectera à une autre destination ou on le rendra à son propriétaire à moins qu'il ne s'agisse de son premier affrèteur qui a été amené à lui trouver cet emploi momentané. Celui-ci l'exploitera alors pour son propre compte ou à défaut le proposera sur le marché au mieux offrant par l'entremise de son courtier habituel. Le commandant sait qu'il doit présenter son navire au chargement à telle date et se trouver à quai au plus tard le matin du jour prévu de façon à ce que le travail puisse commencer avec l'embauche normale des dockers. Il choisit donc sa route et sa vitesse en conséquence et suit scrupuleusement le programme qui lui a été fixé tout en restant cependant en contact radio permanent avec le siège de sa compagnie ou de l'entreprise qui l'emploie afin de répondre éventuellement à un ordre de déroutement toujours possible. Un cyclone au Honduras ou aux Antilles, un mouvement de grève prolongé à Fort-de-France ou à Puerto-Cortes peuvent en effet rendre soudain ce déplacement inutile tandis que la carence de tel ou tel producteur impose maintenant aux importateurs de chercher ailleurs les fruits qui vont leur faire défaut un temps plus ou moins long.

Après un voyage que l'on supposera donc ici sans sur-

prise, pendant lequel l'équipage s'est occupé à nettoyer les cales et réviser éventuellement les installations frigorifiques, le navire approche enfin son objectif. Quarante-huit heures avant de l'atteindre, il annonce son arrivée prochaine, ce qui amène, on le sait, à lancer déjà les opérations de coupe et de conditionnement des fruits; puis il commence la prérefrigération de ses cales, ce qui permet de tester le matériel dans des conditions d'usage normal, donc de prévoir une éventuelle défaillance, mais surtout d'abaisser la température des parois du bâtiment en prévision de son chargement. On pourra de ce fait utiliser ultérieurement la totalité de la puissance de froid dont on dispose à traiter exclusivement la cargaison au lieu d'avoir dans le même temps à réfrigérer de toute urgence et le contenant et le contenu. Cela permettait en particulier en abaissant la température ambiante jusqu'à 6°C de compenser les effets de l'ouverture de la cale et de l'admission de fruits atteignant à ce moment leur maximum d'échauffement, bien que cette procédure ait été évidemment toujours mal appréciée des manoeuvres qui se trouvaient soumis à des contrastes thermiques extrêmement inconfortables surtout lorsque les chargements s'effectuaient par portage en Equateur ou aux Antilles par exemple. C'est pourquoi on a tendu à supprimer cette pratique ou à en atténuer au moins les effets dès lors que la forte puissance de froid et le taux de brassage élevé des «polythermes» permettaient d'obtenir un résultat analogue en un temps beaucoup plus court. On peut ainsi pratiquement, dès le moment où le navire s'est immobilisé à quai, procéder à l'ouverture des panneaux, à la mise en place des «noria», «sauterelles» et autres tapis roulants ou glissières que l'on utilise classiquement pour le chargement des fruits, et commencer sans plus de délais le remplissage des entreponts inférieurs où une ventilation modérée s'efforce de limiter les effets de l'introduction dans un local à peu près clos d'une masse de fruits irradiant la chaleur accumulée à l'extérieur. C'est pourquoi dès qu'une unité de froid a été remplie, on se hâte de fermer l'écouille, ce qui permet d'achever le chargement du compartiment immédiatement supérieur mais surtout de lancer au maximum la ventilation et de hâter, en concentrant toute la puissance de froid sur cette partie de la cargaison, le processus de réfrigération des fruits. Il importe en effet d'approcher dans les délais les plus brefs la température de transport des bananes qui est certes fonction de l'état du fruit et de la saison mais se situe impérativement entre 12,5° et 13°C pour les variétés Cavendish actuellement exportées. On peut alors, mais alors seulement, mettre en sommeil une partie de la puissance de froid puisqu'il s'agit essentiellement à partir de là d'entretenir les basses températures environnant les bananes pendant les 10 à 12 jours de mer qu'elles ont à assumer pour atteindre leur marché. Il y a en effet 6 000 milles nautiques entre Puerto-Bolivar et Hambourg, mais 8 000 entre Guayaquil et Nagoya ou Kobe (tableau 5).

«Le refroidissement (des bananes) ... à 12-13°, précise R. DEULLIN, doit s'effectuer en 48 heures. La chaleur à enlever comprend la chaleur sensible du fruit et la chaleur de respiration. Pour un refroidissement horaire de 0,5°C,

il faut enlever au début de réfrigération 400 calories par tonne pour la chaleur sensible et 150 calories-heure pour la chaleur de respiration soit 550 calories par tonne de fruits» et 550 000 calories-heure pour un chargement de 1 000 tonnes soit à peu près ce que prenait un navire moyen il y a une trentaine d'années. Mais deux jours plus tard, quand les basses températures recherchées sont atteintes et qu'il ne s'agit plus que de les entretenir, on constate que l'extraction de la seule chaleur de respiration, soit environ 45 calories à la tonne, n'exige plus que de disposer de 45 000 frigories-heure soit à peine 10 p. 100 de la puissance que l'on avait dû mobiliser au début de l'opération. «Le navire dispose ainsi, conclut notre auteur, d'une grande réserve de froid qui lui permet de faire face à un échauffement localisé dans le cas où des régimes entraient en maturation. D'ailleurs la maturation d'un fruit refroidi à 13° n'est pas violente. Le dégagement n'est que de 100 calories-heure par tonne, ce qui n'est que le cinquième de la chaleur à enlever en début de réfrigération».

Il en résulte que le navire bananier, doté d'un potentiel de froid important, ne l'utilise véritablement à pleine capacité que pendant un temps très court : deux jours avant son arrivée à quai, s'il effectue une prérefrigération ; et deux jours tout au plus après qu'il ait repris la mer, soit avec les délais de chargement six à sept jours au grand maximum. C'est peu au regard de la durée moyenne d'une rotation qui était entre les DOM antillais et la France de l'ordre de 22 jours pour une vitesse de 17 noeuds et qui n'est actuellement que de 17 à 19 jours selon les cas. Il y a ainsi sous-utilisation constante d'un potentiel frigorifique qui n'est en fait pleinement sollicité que pendant 30 à 40 p. 100 de la durée du voyage, le tiers seulement de sa durée d'exploitation. Le reste du temps, un seul compresseur suffit en général pour compenser l'échauffement dû à la respiration de la banane qui n'est, répétons-le, qu'en état de vie ralentie, et corriger les pertes calorifiques par convection au travers des parois du navire en raison de la différence thermique importante existant entre la cargaison et la température de l'air et de l'eau au milieu desquels elle se déplace, aux latitudes tropicales tout au moins. En hiver même, quand le bateau parvient aux latitudes moyennes, il faut atténuer la réfrigération et «réchauffer» à la limite le chargement pour compenser la dégradation des conditions thermiques ambiantes.

Pourtant les conditions propres à l'exportation des bananes n'ont jamais permis de se passer de cet excès de puissance. C'est même au contraire par une augmentation de la capacité frigorifique des navires que l'on s'est efforcé depuis vingt ans au moins de leur offrir de plus larges possibilités d'exploitation. Ainsi a fini par disparaître le vieux cargo dit «bananier» que des aménagements internes étroitement adaptés aux régimes et un mode d'exploitation apparenté au trafic de ligne, avaient empêché d'amorcer plus tôt une indispensable cure de rajeunissement. Seuls en effet les armements scandinaves parce que soucieux de donner à leurs navires les occasions d'affrètements les plus diverses avaient été amenés auparavant à inventer le «Ree-

TABLEAU 5 - Quelques distances maritimes ; durée des voyages selon trois niveaux de rapidité des navires (en partie d'après J.P. VALLES).

Principaux axes de trafic	Distances (Miles naut.)	Durée du voyage * (jours/heures)		
		à 17 nds	à 20 nds	à 23 nds
Equateur - N. Orléans	2 250	5/13	4/17	4/02
Equateur - N. York	2 850	7/00	6/00	5/05
Amérique centrale - N. York	2 000	4/22	4/08	3/14
Jamaïque	3 750	9/04	7/19	6/19
Cameroun	4 400	10/19	9/8	8/00
Canaries	1 850	4/13	3/19	3/08
Equateur	5 800	14/05	12/02	10/12
Colombie	4 700	11/12	9/19	6/19
Am. centrale	5 000	12/06	10/10	9/01
D.O.M.	3 600	8/20	7/12	6/12
Côte d'Ivoire	3 600	8/20	7/12	6/12
Cameroun	4 450	10/22	9/08	8/02
Somalie	4 400	10/19	9/07	8/00
Am. centrale	5 200	12/18	10/20	9/10
Taiwan	1 150	2/20	2/10	2/02
Philippines	2 000	4/22	4/08	3/14
Equateur	8 000	19/14	16/14	14/12

* - Compte non tenu de la durée du transit par Panama pour les exportations de l'Equateur vers l'Europe et l'Est ou le Sud des USA.

N.B.- L'avantage de navires plus rapides, négligeable sur les courtes distances, est par contre très appréciable sur les plus longs parcours. D'où l'accent mis sur la vitesse jusqu'à ce que l'élévation des coûts du fuel rende cet avantage plus discutable.

fer» (une appellation maintenant classique dérivée du nom par lequel le Danois J. LAURITZEN a toujours désigné ses navires), capable de se plier à volonté à tous les types de transport sous le régime du froid, depuis les fruits qui exigent des températures plus ou moins basses mais toujours positives, jusqu'aux viandes et aux produits de la pêche qui demandent un froid négatif modéré, sans parler des surgelés d'apparition plus récente. Pour tous les autres par contre le transport maritime des bananes dominé par le souci d'alimenter dans les meilleures conditions les canaux de vente, n'était guère plus que le prolongement des activités de production ou se trouvait si étroitement associé à celles-ci qu'il ne venait pas à l'idée des compagnies de navigation qu'elles puissent employer à d'autres usages, avec quelques aménagements, des navires qu'elles avaient si étroitement adaptés à leur fonction. C'est pourquoi la mutation récente de ce type de cargo trop spécialisé dès l'origine, prend une allure si spectaculaire à la faveur de l'accroissement rapide des coûts d'exploitation qui invite à chercher des formules de gestion plus rationnelles, à la faveur également des développements récents de la demande qui incite à mettre en ligne à partir des années 1960 des navires plus nombreux mais aussi plus rapides et de meilleure capacité.

L'intérêt spéculatif que portent alors un certain nombre

d'armateurs aux transports frigorifiques permit ainsi aux grandes sociétés fruitières de renoncer parfois à la gestion de leur propre potentiel maritime pour recourir à l'affrètement ou solliciter de plus en plus largement les services d'entreprises spécialisées. Il en résulte de toutes les façons une notable émancipation du transport maritime qui, de simple auxiliaire qu'il était jusque-là, tendit à quitter peu à peu sa position subordonnée pour tenter même à la limite d'imposer à l'exportation ses propres normes comme on le vit bien avec les premiers développements de la conteneurisation. Il est en effet significatif qu'après être restée de longues années à l'écoute de l'exportation antillaise, la Compagnie Générale Maritime ait été finalement amenée à imposer, avec l'appui des Pouvoirs publics, une formule qui est encore loin de faire l'unanimité puisqu'elle ne satisfaisait pas un besoin de modernisation clairement ressenti par la production ou le commerce mais devait surtout permettre à cette entreprise d'améliorer sa rentabilité.

● L'évolution récente d'un navire spécialisé : Le transport de la banane, même en ne tenant pas encore compte de ses innovations les plus récentes et les plus controversées, a connu entre 1930 et 1970 un profond renouvellement. Cela tient à une meilleure connaissance du comportement du fruit pendant le long voyage qui lui est en général

imposé, à l'évolution remarquable de la conception du navire lui-même, à une modification assez radicale surtout des conditions économiques de son exploitation. On saisira mieux l'ampleur du chemin parcouru en seulement un quart de siècle si l'on analyse par exemple les transformations subies par l'une de ces flottes fruitières, celle de la Compagnie Générale Transatlantique devenue à la suite de sa fusion, en 1975, avec les Messageries Maritimes : la Compagnie Générale Maritime. Le cas est d'autant plus intéressant à analyser que cette société a toujours bénéficié sur les Antilles de conditions d'exploitation privilégiées qui semblaient devoir a priori lui épargner les évolutions imposées par les pressions de la concurrence aux compagnies de navigation travaillant au plan international. Rien également ne la poussait apparemment en ce domaine à jouer l'innovation.

Et pourtant non seulement elle adopta presque aussitôt les formules techniques développées par les leaders mondiaux du transport frigorifique, mais encore elle eut une part déterminante au développement de la conteneurisation des fruits même si elle est encore à peu près la seule à effectuer ainsi la totalité de son trafic bananier. L'histoire de cette société est donc d'autant plus intéressante à examiner qu'elle nous propose en fait un véritable « concentré » de l'évolution récente de ce secteur d'activité original.

C'est assurément avec bien des réticences que la CGT avait accepté de s'engager plus directement dans un domaine qu'elle connaissait bien puisqu'elle acceptait depuis 15 à 20 ans déjà de prendre en pontée un certain nombre de caisses sur ses navires desservant notamment la Guadeloupe mais qui lui inspirait sans doute quelque scepticisme moins sur la possibilité d'un tel trafic que sur la capacité des planteurs à s'organiser pour mettre en place une structure régulière pleinement efficace de l'exportation. Plus particulièrement engagée dans le transport des personnes, de la poste et des marchandises générales entre la France et les Antilles, elle suivait sans passion les progrès de la spéculation bananière et ne se hâtait pas en tout cas de répondre aux sollicitations antillaises. Tout au plus devant des pressions plus vigoureuses avait-elle finalement consenti au début des années 1930 à affréter quelques unités spécialisées, mais il faudra en réalité attendre 1932 pour que placée devant la menace d'une initiative privée concurrente en Martinique elle se décide enfin à faire l'acquisition d'une série de petits fruitiers scandinaves, et 1933 pour qu'elle lance un premier programme de constructions neuves dont une bonne partie sera confiée à des chantiers étrangers en raison probablement de l'expérience qu'ils avaient acquise dans l'aménagement de ce type de navire. Si l'on met à part « Allier » et « Ardèche », deux moutonniers transformés mis en service sur les Antilles en 1935 sous les noms de « Caraïbe » et de « Marigot », ce n'est en effet que cette année-là que sous l'impulsion gouvernementale et devant la situation critique des chantiers français, on se décida à lancer les premières réalisations nationales. Ces navires ne seront cependant mis en service qu'en 1938 et 1939.

Maladresse ou improvisation, sous-estimation en tout cas de la capacité de développement de la production fruitière antillaise, les cinq navires qui furent mis en exploitation de 1932 à 1934, devaient se révéler très vite insuffisants. Il fallut donc les retirer dès que l'on put assurer leur remplacement par des unités mieux adaptées. C'étaient en effet de petits bateaux ayant entre 80 et 84 mètres de long, jaugeant 1 600 à 1 900 tonneaux bruts, allant enfin seulement 11 noeuds pour le moins rapide (« Basse-Terre » qui, entré en 1933, disparaît des rôles au cours de 1937), à 13 noeuds à peine pour les plus performants que l'on put pour cette raison exploiter plus longtemps. Avec « Caraïbe » et « Marigot », on avait atteint les 17 noeuds et cette vitesse jugée satisfaisante pour le transport des fruits était devenue bientôt la norme des constructions neuves. Il en était donc résulté quelques problèmes d'exploitation puisque le manque d'homogénéité de la flotte avait pour conséquence que les unités les plus rapides parvenaient à rattraper les plus lentes, ce qui perturbait le bon étalement des arrivages et pouvait en engageant soudain le marché entraîner l'effondrement des cours. C'est pourquoi, lorsqu'après l'absorption de la « Compagnie des Transports Isothermes », qui lui avait apporté, en 1936, les premiers « Fort », la CGT avait entrepris de relever le niveau des frets un moment abaissé par l'effet de concurrence, ce fut à la condition qu'elle procéderait à l'élimination de ces éléments perturbateurs. Ce sera chose faite à la veille de la Guerre où, à l'exception de « Guyane », le plus petit des bananiers de la Transat (1 794 tjb, 3 600 m³), les navires qu'elle met en ligne ont de 3 000 à 4 300 tonneaux bruts et des capacités comprises entre 4 100 et 5 400 m³.

Le fait qu'un certain nombre de ces cargos aient été achetés en seconde main et que les autres soient issus de divers chantiers étrangers, danois ou suédois, permet de comprendre la relative hétérogénéité du matériel ainsi mis en service de 1935 à 1939. Mais le type de navire qui tend ainsi à s'imposer (16 à 17 noeuds, 130 à 180 000 pieds-cubes) apparaît de mieux en mieux adapté aux besoins de l'exportation antillaise et c'est avec satisfaction que dans l'ensemble les exportateurs accueillent un effort remarquable qui a permis, dans la seule année 1938, de mettre en ligne six unités nouvelles soit à peu près 50 p. 100 du potentiel disponible au 1er septembre 1939. C'est alors que l'entrée en guerre devait amener rapidement l'effondrement du trafic antillais du fait de la mobilisation d'une partie de la flotte et de l'obligation des convois puis de la dégradation rapide des rapports entre le gouvernement de Vichy et la Grande-Bretagne, au lendemain de l'Armistice. C'est donc avec de bien faibles moyens que dans ces conditions les Guadeloupéens les plus obstinés tenteront, de 1941 à 1946, de développer quelques exportations à destination des Etats-Unis et de maintenir contre vents et marées, ce petit courant d'échanges.

Il faut attendre en effet 1946 pour voir les relations avec la France reprendre en ce domaine leur cours normal. Les premiers navires démobilisés font alors retour les uns

TABLEAU 6 - Evolution de la flotte de la C.G.T. dans l'immédiat après-guerre (1950-1966).

		1/1/50	1/1/53	1/1/56	1/1/59	1/1/62	1/1/65	Vente	Nouv. Pavillon	
1/ Survivants (éliminés avant 1956) (150 000 à 180 000 pc)	Ventilation horizontale	36/7 Guadeloupe						51	France (CNF)	
		35 F. Royal I						50	Italie (Marsano)	
		38 Barfleur			(?)			54 ou 55	?	
		35 Fort de France I						51	Italie (Marsano)	
		38 Maurienne			(1953)			53	France	
		38 Quercy			(?)			(?)	Liberia	
2/ flotte de transition (220 000 à 230 000 pc)	Ventilation horizontale	49 Ft-Dauphin						68	(?)	
		45/9 Ft Duquesne						65	Panama	
		48 Ft-Richepanse II						65		
		45/50 Ft St-Louis				(1963)			68	RFA (Bruñs)
3/ flotte de l'après-guerre (environ 200 000 pc chaque)	Ventilation horizontale	53 Ft-Carillon						69	Taiwan puis Panama	
		53 Ft-Desaix						69		
	Ventilation verticale	56 Ft-Royal II							69	Pérou puis Panama
		56 Ft-Saint-Pierre							73	
		56 Ft-Caroline							69	Pérou puis Panama
		57 Ft-Frontenac							72	
		58 Ft-Niagara							72	Panama (Del Monte)
		61 Ft de France II							73	
		61 Ft Fleur d'Épée							75	
		62 Ft-Crèvecoeur							76	
4/ premiers polythermes -10°C 230 000 pc	Ventilation verticale	62 Ft-d'Orléans						75		
		64 Ft-Joséphine						77		
								64 Ft Trinité	77	
TOTAL (m ³)		48 000		47 000		87 000		89 000 m ³ au 1/1/1966		

N.B.- ESTEREL remis en service dans le second semestre de 1950 et rapidement retiré des lignes bananières, n'apparaît pas dans ce tableau.

après les autres dans les ports antillais et dès 1950 la CGT était parvenue à reconstituer à peu près son potentiel de transport grâce à six unités survivantes, à deux achats d'occasion et à deux constructions neuves commandées à des chantiers étrangers. On ne saurait donc tirer trop de conclusions de l'analyse d'un ensemble éminemment disparate mais on notera au moins que parmi toutes les unités entrées en flotte depuis la reprise des échanges, dont les plus anciennes ne sont pas antérieures à 1945, aucune n'est de capacité inférieure à 220 000 pc (tableau 6). C'est là un gain d'environ 40 p. 100 par rapport à la moyenne des navires de 1938, et de 22 p. 100 encore si l'on se réfère à la capacité des trois premiers «Fort» pris en gérance en 1937 puis acquis définitivement dans le courant de l'année suivante et dont un seul, le «Fort Richepanse» a disparu dans la tourmente.

A partir de 1950 cependant, avec la mise en vente de toutes les unités antérieures à la guerre, la Transat va enfin pouvoir envisager le rajeunissement de sa flotte et s'efforce à cette occasion de promouvoir le navire qui lui paraissait répondre le mieux à ses besoins spécifiques. C'est ainsi qu'après la mise en service en 1952 de «Fort Richelieu» dernier navire de forte capacité de la série des années de reconstruction (220 000 pc), elle met en exploitation, à partir de 1953, une longue suite de cargos fruitiers aux caractéristiques très proches, autorisant la standardisation de certains éléments et donc de notables économies dans les coûts de fabrication, qu'elle va en fait développer au gré de ses besoins jusqu'au début des années 60.

Le rythme des mises en service reflète assez exactement l'état de la production antillaise et l'évolution du marché national. Les deux premiers navires entrés en 1953 n'auront pas de successeur immédiat dans la mesure où les difficultés nées de la «crise du Cercospora» ont imposé aux deux flottes un net ralentissement d'activité. Mais la reprise de l'exportation, à partir de 1955, et l'accélération des échanges avec la Métropole qui accompagnent le retrait de la Guinée et les difficultés de la production camerounaise, amènent à de nouveaux développements du potentiel de transport de la compagnie dont témoignent, en 1956, trois nouvelles mises en service puis une encore en 1957 et une autre en 1958. Suit une courte interruption dont la signification nous échappe mais qui reflète sans doute la volonté de la CGT de ne pas céder à la fièvre spéculative qui s'était emparée à l'époque des producteurs antillais (elle préfère alors recourir largement à l'affrètement) ; puis 1961 et 1962 sont, avec quatre navires, l'occasion de nouveaux investissements qui lui permettent, à partir de là, de limiter progressivement un recours à l'armement étranger devenu excessif et pour cette raison critiqué. Ainsi lorsqu'en 1964 entrent finalement en service «Fort Joséphine» et «Fort Trinité», s'achevait la longue série des constructions neuves de l'immédiat après-guerre qui avait permis à la compagnie de doubler pratiquement la capacité de sa flotte et de se doter d'un outil de travail remarquable parfaitement adapté apparemment aux besoins de la production antillaise maintenant à peu près parvenue au maximum de ses possi-

bilités de développement (tableau 6).

En fait la vingtaine d'années qui s'était écoulée depuis la reprise des échanges avait assez peu affecté dans ce cas la physionomie du cargo bananier qui restait un petit navire, très spécialisé, et n'avait pas connu d'évolution remarquable hormis la substitution à partir du milieu des années 50 de la ventilation verticale à la ventilation horizontale qui avait recueilli jusque-là toutes les faveurs. C'est pourquoi le simple fait que sur les deux dernières unités de la série on ait éprouvé le besoin de renforcer sensiblement la puissance de froid en même temps que la capacité, prend une certaine importance dans la mesure où il montre la volonté de la compagnie de s'engager désormais dans la voie suivie par tous les grands armements frigorifiques intéressés au trafic international des fruits. La CGT affrétait en effet couramment des navires mais jamais elle n'avait apparemment cherché jusque-là à proposer systématiquement les siens au mieux offrant puisque ses lignes bananières, entre les Antilles et la France, secondairement entre la Colombie et Hambourg, suffisaient dans l'ensemble à les occuper d'un bout de l'année à l'autre. D'où vient alors qu'elle ait soudain songé à modifier radicalement sa politique et à s'assurer désormais la possibilité de prospecter le marché international en cas de nécessité ?

On peut à cela proposer deux réponses. Dans l'immédiat elle avait pris conscience à la faveur des premiers grands cyclones antillais des années 1960 (Edith en 1963, Cléo en 1964), de la précarité de sa situation puisqu'elle était alors obligée de trouver rapidement une autre utilisation à ses navires momentanément inemployés. Or ceux-ci étaient d'autant plus difficiles à placer à l'époque sur le marché que leur conception même, l'état de leurs aménagements intérieurs, ne leur permettaient alors que le transport des fruits et ce n'est guère que sur ses deux unités les plus récentes, en service en 1964, qu'elle avait songé à pallier cette difficulté en leur imposant des caractéristiques un peu différentes qui leur permettaient, éventuellement, de prendre des viandes congelées. Mais ce n'était pas là sans doute la seule raison de ce changement d'attitude car les cyclones des années 1950 (1951 en Martinique, 1956 surtout en Guadeloupe) ne l'avaient pas apparemment alarmée de la même façon. Avec la décennie suivante s'ouvre en effet pour la Compagnie Générale Transatlantique une passe difficile de son histoire marquée notamment par la fin de la guerre d'Algérie et la forte concurrence du transport aérien qui menace partout son trafic «passagers» et l'obligera bientôt à renoncer à ses lignes régulières de prestige de l'Atlantique Nord puis des Antilles. Contrainte dans ces conditions à un effort d'imagination pour surmonter ces handicaps successifs, elle est amenée à concevoir un vaste programme de reconversion et va tenter notamment de jouer pour l'immédiat ses meilleures cartes en valorisant au maximum l'expérience qu'elle avait acquise en trente ans d'exploitation de ses lignes bananières.

Ainsi après une courte période pendant laquelle sa flotte paraît stabilisée, assiste-t-on à partir de 1969 à la mise en

TABLEAU 7 - Evolution récente de la flotte CGM utilisée à des transports bananiers.

Au 1/1/1978 : 10 + 1	Au 1/1/81 : 6 + 5	Long.	Capacité (pc.)	Port en lourd (tdw)	Vitesse	T° Vent.	Vente
68 Aquilon	} (vendus fin 80)	144	346 815	6 625	20	-25° V	
69 Fort la Reine		146	361 641	8 113	21	-25° V	
- Fort Ponchartrain		146	361 641	8 641	21	-25° V	
- Pointe Allègre	} (vendu 1979)	152	285 696	8 800	20	-25°V	RP
- Pointe des Colibris							
70 Pointe Marin	} (vendu 1979)	144	341 670	6 629	20	-25°V	RP
- Fort Ste-Marie							
73 Pointe Madame	} 2ème génération	155	390 000	8 600	20	-25°V	Chine
- Pointe Sans Souci							
74 Pointe la Rose							
76 Caraïbe (Carol)		204		23 058	21	V	
PCRP	1ère série	} 210	915 TEUR soit 913 000 pc	20 508	22,6	V	
	2ème série						

N.B. Aquilon (Messageries maritimes), Sister-ship du «Fort Sainte-Marie» ouvre la série des «Polythermes» et Pointe Allègre en 1969 la série des «Polythermes Polyvalents». A partir de Caraïbe, la CGM aborde la conteneurisation des fruits qu'elle développe ensuite avec les PCRP antillais. Avec les Porte-conteneurs la notion de flotte fruitière s'estompe. On pourra donc discuter la présence ici de ces 5 navires (on aurait pu aussi compter le «Lafayette» S. Ship du Caraïbe affecté au pool Euro-Pacific et ne transportant donc pas pour le moment de bananes !) mais il ne nous a pas paru souhaitable de les congédier.

service de toute une série de navires neufs du type «polytherme», d'un modèle plus conforme aux exigences du trafic international en matière de transport frigorifique, tandis que l'apparition simultanée des premières unités dites «polyvalentes» traduit le souci de la Compagnie de mieux s'adapter malgré tout aux réalités antillaises. En résulte pour l'immédiat une flotte étonnamment diverse jusqu'au début des années 1980, la disparition des derniers «Fort» de l'après-guerre (en 1976-1977), précédant d'assez peu l'arrivée des premiers «Porte-conteneurs réfrigérés polyvalents» (tableau 7).

A même époque en effet, l'évolution de ses coûts de gestion l'amène à chercher activement le moyen de rationaliser l'exploitation de ses lignes antillaises. Car depuis qu'au début des années 1930, elle s'était trouvée engagée dans le domaine des transports isothermes, elle se trouvait contrainte de gérer parallèlement sur les Antilles trois types de navires ; des paquebots postaux d'une part touchant selon les époques Saint-Nazaire, Bordeaux ou Le Havre avant de rallier les îles ; des cargos bananiers d'autre part assurant la navette entre Basse-Terre ou Fort-de-France et Dieppe ou Rouen ainsi que quelques navires de charge du type le plus banal assurant le transport des divers et l'expédition notamment vers la Métropole des autres grandes productions antillaises, c'est-à-dire le sucre et le rhum.

Sans doute en ce milieu des années 1960 n'était-il pas encore question de renoncer ici au trafic des voyageurs qui avait au moins l'avantage de compenser une partie du déficit que la Compagnie enregistrait normalement en ce domaine sur l'Atlantique Nord ; mais on pouvait cependant rechercher une formule permettant de simplifier l'exploitation des lignes de charge en essayant par exemple de définir un type de navire original qui puisse alternativement prendre dans les mêmes cales des fruits (ou des légumes) tropicaux et des marchandises générales pour lesquelles on devait dans l'immédiat entretenir deux flottes aux trafics également déséquilibrés.

Tout le problème était en fait de parvenir à concilier sur le même navire des exigences que l'on avait coutume d'estimer contradictoires mais qui ne l'étaient plus nécessairement depuis que l'on était passé du régime au carton et que les progrès réalisés en matière d'isolation des parois, la forte puissance de froid des navires modernes, permettaient de loger des bananes dans des cales plus importantes sans augmenter sensiblement les risques d'avaries. Il suffisait donc dans ces conditions de renforcer les ponts, d'élargir les carrés de panneaux pour faciliter les manutentions verticales (sans sacrifier les traditionnelles portelones mieux adaptées au chargement des fruits dans la plupart des ports tropicaux), de prévoir éventuellement de nouvelles ouver-

tures dans la coque en vue de manutentions horizontales du type «Roll-on - Roll-off», tout en protégeant suffisamment les circuits de ventilation et de froid qui ne seraient normalement sollicités que lors des retours vers les ports européens pour que l'on puisse enfin disposer d'un navire effectivement «polyvalent», apte même dans certaines limites au transport des conteneurs dont l'usage commençait à se répandre dans les relations entre l'Amérique et l'Europe. Sans doute faudrait-il, en même temps que l'on mettrait au point ce navire, prévoir de nouvelles méthodes d'exploitation de façon à dégager notamment des délais suffisants pour les opérations de chargement dans les ports antillais avant de procéder à l'embarquement des fruits, dans les ports européens afin de prendre en charge les cargaisons de retour. Mais c'était là un problème d'organisation relativement banal et l'on escomptait bien à l'époque que la vitesse plus grande du navire, 20 noeuds, permettrait de rattraper en mer une partie au moins de l'allongement inévitable des séjours portuaires qui devait en résulter.

Ainsi naquit, en un temps finalement très court, un type assez neuf de navire frigorifique dont la polyvalence inhabituelle était tout à fait remarquable. Polytherme, il n'était pas bien différent par ses capacités de charge et de froid des fruitiers alors les plus sollicités par le Commerce international ; 290 000 pc pour les «Pointe» de la première génération, 390 000 pc même pour les «Super-Pointe» en service seulement trois ans plus tard ; -25°C et ventilation verticale dans tous les cas. Mais il avait sur ceux-ci l'avantage de pouvoir être exploité aussi bien comme frigorifique que comme cargo de ligne classique et donc de satisfaire les exigences les plus antinomiques du trafic antillais. Pourtant malgré l'intérêt que la Transat pouvait attacher à une telle innovation, on doit constater que l'entrée en flotte courant 1969 de «Pointe Allègre» et de «Pointe des Colibris» ne devait pas l'empêcher de mettre en service la même année «Fort La Reine» et «Fort Ponchartrain», deux navires de conception certes plus classique mais également de très forte capacité puisque l'on passe avec eux le cap des 360 000 pc, ce qui est à peu près 60 p. 100 de plus que les deux derniers «Fort» de la série précédente sortis de chantiers cinq ans seulement plus tôt.

On constate donc qu'après s'être longtemps peu soucieuse d'exploiter les opportunités du marché international des frets frigorifiques, la CGT prend l'initiative à partir de la seconde moitié des années 1960 de s'équiper également à cette fin, soit en lançant un programme de construction spécifique, soit au contraire en ralliant opportunément une opération collective afin de bénéficier des avantages de la longue série d'où résultera, en 1970, la mise en exploitation de «Fort Sainte-Marie» qui restera un type unique jusqu'à la formation, en 1974, de la Compagnie Générale Maritime qui ajoutera à la flotte frigorifique de la Transat l'«Aiglon» des Messageries maritimes, sister-ship de celui-ci.

Il est donc évident que de 1964 à 1969, dans une période

qui fut des plus difficiles pour la production antillaise, la Compagnie Générale Transatlantique loin d'adopter la position d'attente que l'on pouvait imaginer, s'est au contraire efforcée de tirer les conclusions de la situation et de préparer l'avenir. Très vite cependant les espoirs qu'elle avait fondés sur la mise en service de ses polythermes polyvalents devaient être en partie déçus non pas que ceux-ci aient été le moins du monde inférieurs à ce que l'on attendait d'eux, mais plutôt parce que l'évolution rapide des techniques maritimes allait bientôt l'amener à développer ici la conteneurisation et que l'indiscutable succès de la formule devait lui imposer finalement de mettre en exploitation sur les Antilles un certain nombre de navires parfois hâtivement aménagés à cette fin, doublant plus ou moins le service de ses «Pointe». Elle était ainsi en quelque sorte ramenée sans l'avoir voulu à son point de départ, menacée même sur un terrain qu'elle se croyait réservé par l'entrée en scène un peu inattendue de la «Mixte» dont les ambitions affichées allaient trop dans le sens des plus vieilles revendications de l'exportation antillaise pour qu'elle ait pu se permettre de les envisager avec légèreté. La rivalité sera brève mais suffisamment vive pour que la CGM ait à partir de là pris le parti de pousser à leur terme ses projets de conteneurisation du trafic bananier, fermant ainsi la porte à toute autre tentative concurrente, d'où qu'elle vienne.

On peut cependant à ce stade de l'analyse de l'évolution du potentiel de transport frigorifique de la CGT/CGM dans l'immédiat après-guerre tirer un certain nombre de conclusions de portée générale. A partir de la fin des années 1950, le navire fruitier évolue progressivement dans toutes ses caractéristiques. Le bâtiment s'allonge, accroît sa capacité, augmente son tirant d'eau, sa vitesse, sa puissance de froid et s'oriente vers une certaine polyvalence moins en général par une aptitude plus marquée à prendre toutes sortes de marchandises (le cas de la Transat est en fait très particulier), qu'en lui permettant de transporter une gamme plus large de denrées périssables et de prendre au besoin simultanément, dans des compartiments indépendants des produits exigeant des niveaux thermiques très différents. Mais toutes les sociétés ne devaient pas sentir avec le même degré d'urgence, la nécessité d'une évolution aussi spectaculaire.

Etudiant en 1970 l'évolution récente de la flotte bananière, R. DEULLIN est amené à distinguer trois périodes. De 1945 à 1955, d'abord, c'est de façon très empirique que s'effectuent des changements au total limités. Chaque armement s'efforce pour sa part de préciser les meilleures conditions du transport mais trop de disparités subsistent (variété commercialisée, modes de conditionnement ...), et il y a encore si peu d'occasions d'échanger les résultats obtenus pour que l'on puisse véritablement tirer parti de l'expérience des autres. L'intérêt de la recherche est d'ailleurs sollicité par des questions plus urgentes et la longue durée de l'amortissement des navires (15 ans) n'incite pas les compagnies à des innovations toujours coûteuses que rien ne paraît imposer. Le navire se trans-

forme donc mais plus en fonction de l'évolution contemporaine de la construction navale que par une modification sensible de ses aménagements et de ses équipements spécialisés.

La période suivante qui va de 1955 à 1966 est au contraire caractérisée par un effort important d'approfondissement des problèmes posés par la physiologie des bananes et un souci d'amélioration qualitative dont témoigne notamment la réunion en 1955 d'un grand congrès international du froid où sont pour la première fois largement débattus ces thèmes fondamentaux. C'est à partir de cette époque que sont acquises diverses améliorations telles que l'abandon de l'isolation au liège granulé, le passage à la ventilation verticale, le développement du contrôle automatique des températures, l'augmentation de la vitesse tandis que du fait des progrès de l'expérimentation, les services techniques des armements mieux informés commencent à imposer leurs normes aux constructeurs faisant des chantiers ou de simples exécutants ou de véritables partenaires associés à la réalisation des programmes envisagés. Le renouvellement des techniques d'emballage, la vulgarisation des variétés nouvelles permettent enfin d'égaliser les conditions mondiales du transport de la banane.

Un marché international des frets frigorifiques peut alors véritablement s'organiser où l'évolution de la demande aide à fixer le navire le mieux adapté aux besoins du moment. Il est donc tentant pour les compagnies maritimes de premier plan de se doter désormais des cargos offrant les possibilités d'utilisation les plus larges à l'époque de leur construction de façon à leur garantir la meilleure rentabilité. En résultat certes une relative dévalorisation pour les unités d'un type plus ancien mais elles sont malgré tout assurées de trouver aisément preneur, la conjoncture aidant, auprès de l'un ou l'autre des armements secondaires opérant dans l'ombre des grands leaders de ce secteur d'activité réputé lucratif et de nouvelles flottes purent ainsi se constituer à bon compte. C'est de cette façon notamment que les soviétiques sont parvenus à réunir très vite un potentiel de transport important dès lors qu'ils ont entrepris de développer des relations maritimes régulières avec quelques pays du Tiers-Monde tels la Guinée-Conakry ou Cuba.

L'évolution du navire est en effet, dans cette seconde phase des plus rapides. Avec une isolation renforcée, des équipements frigorifiques permettant d'atteindre jusqu'à -15 et -20°C, le bâtiment n'est plus de toute évidence conçu pour le seul transport des fruits mais immédiatement prêt à répondre aux sollicitations les plus diverses. A la faveur des développements spectaculaires de l'exportation bananière et de l'amplification des courants de trafic à longue distance qui résulte de l'ouverture de liaisons régulières entre l'Amérique et le Japon, le besoin de navires plus grands et plus rapides est pour certains chantiers plus particulièrement spécialisés dans ce type de construction, l'occasion d'une intense activité.

A partir du milieu des années 1960 et jusqu'à 1970

selon R. DEULLIN (qui écrit en 1970-71) mais en fait jusqu'à ce que la révolution du conteneur étende ses effets au transport des denrées périssables, le mouvement se poursuit inéluctablement. Le navire polytherme qui avait pu à l'origine tolérer à ses côtés le maintien en exploitation d'un certain nombre de frigorifiques d'un type moins évolué, tend maintenant à se généraliser rapidement et la France elle-même qui jusqu'à 1964 avait pu modérer en ce domaine son effort d'équipement, s'engage maintenant sans réserves dans la voie ouverte par les Scandinaves et ses principaux partenaires européens. C'est alors que sont mises en service les unités les plus rapides, les plus importantes et aussi les plus sophistiquées, le souci d'abaisser le prix de revient du transport prenant de plus en plus d'importance à mesure que le problème de la qualité des fruits, grâce à la généralisation de la détente directe et à la centralisation de la gestion du froid, était de mieux en mieux maîtrisé. Cependant c'est en ce qui concerne les capacités de transport, donc les dimensions du navire, que l'on devait ici enregistrer les gains les plus remarquables puisque les avantages financiers imputables à l'automatisation de certaines opérations n'étaient pas particuliers au trafic fruitier et que la recherche de la vitesse la plus élevée devait être, à partir de 1973 rapidement découragée par l'évolution défavorable du prix des carburants.

Un examen rapide de l'évolution de la flotte danoise est à ce propos très instructive. Au milieu des années 1950, elle inclut encore quelques navires ayant traversé la guerre dont la capacité évolue entre 125 000 pc («African Reefer») et 185 000 pc («Indian Reefer») et les plus récents («Mexican» et «Peruvian Reefer») n'ont que 223 000 pc soit à peu près la taille des Fort Dauphin et Fort Richelieu de la CGT en service depuis 1949 et 1952. De grands navires donc pour les plus modernes, mais très éloignés des plus grosses unités en usage dans la flotte américaine de la United Fruit Company qui atteignent déjà les 310 000 pc, alors qu'à même époque les plus de 240 000 pc se comptent toujours sur les doigts des deux mains. A partir de là, par contre, les choses évoluent très vite.

Dès 1962 en effet, J. LAURITZEN met en exploitation «Ecuadorian Reefer» (272 000 pc), puis sans transition développe à partir de 1968 une série de six cargos de 422 000 pc auxquels viendront se substituer à partir de 1978 des unités de 393 000 pc, ce qui n'est pourtant pas encore le maximum en la matière. Les «Snow» de Salen qui datent en effet de 1971-73 dépassent légèrement les 611 000 pc et les «Winter» du même armement, à peu près contemporains des plus récents «Reefer», atteignent 590 000 pc. Il est sûr cependant que ces cargos n'ont pas été construits dans la seule optique des transports fruitiers qui ne sont que l'une de leurs utilisations possibles et probablement pas la plus fréquente.

On notera malgré tout que la course aux fortes capacités ainsi engagée par les principales sociétés intéressées aux transports isothermes n'a pas eu pour corollaire une totale disqualification des navires de taille plus modeste

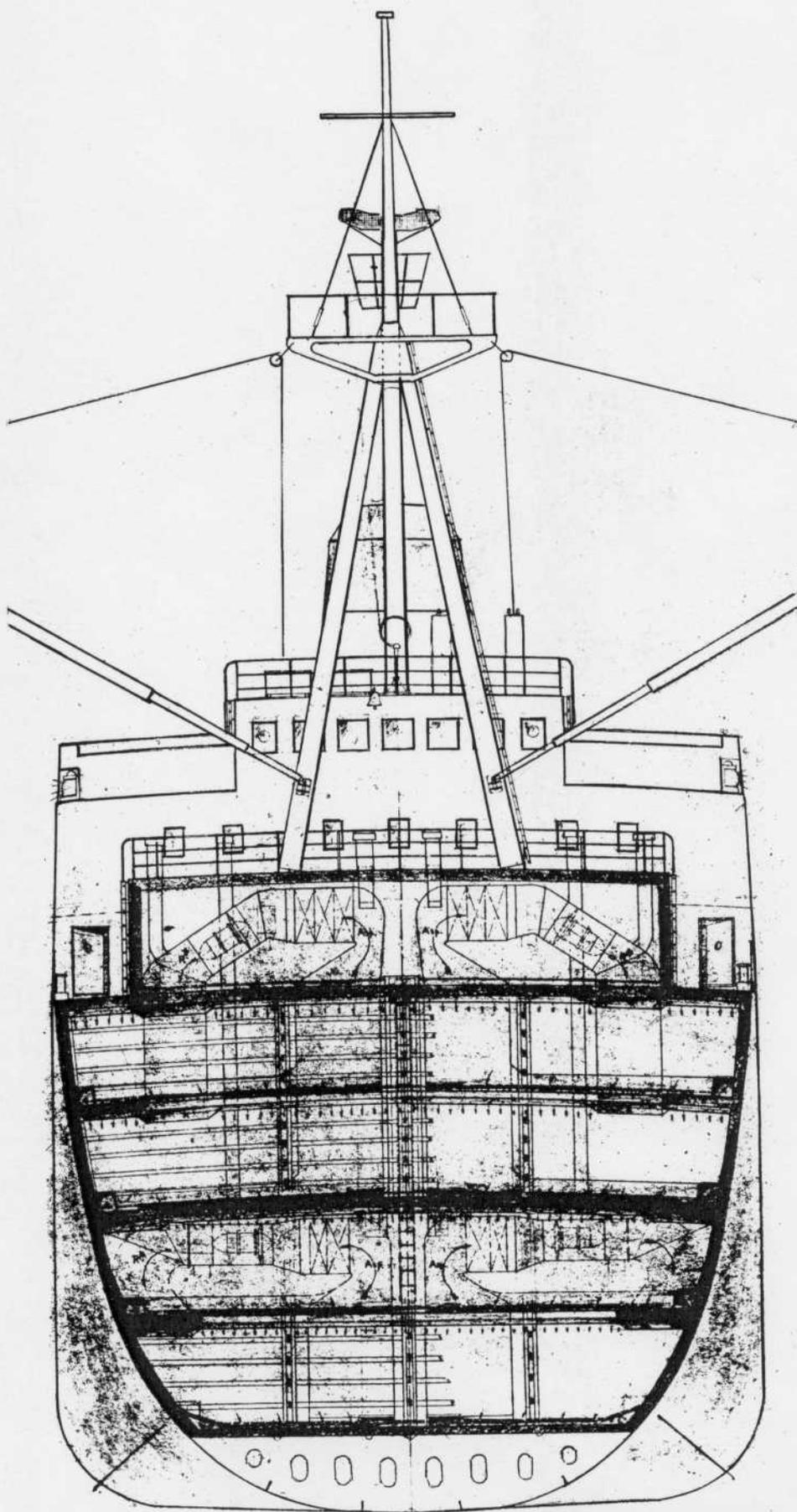
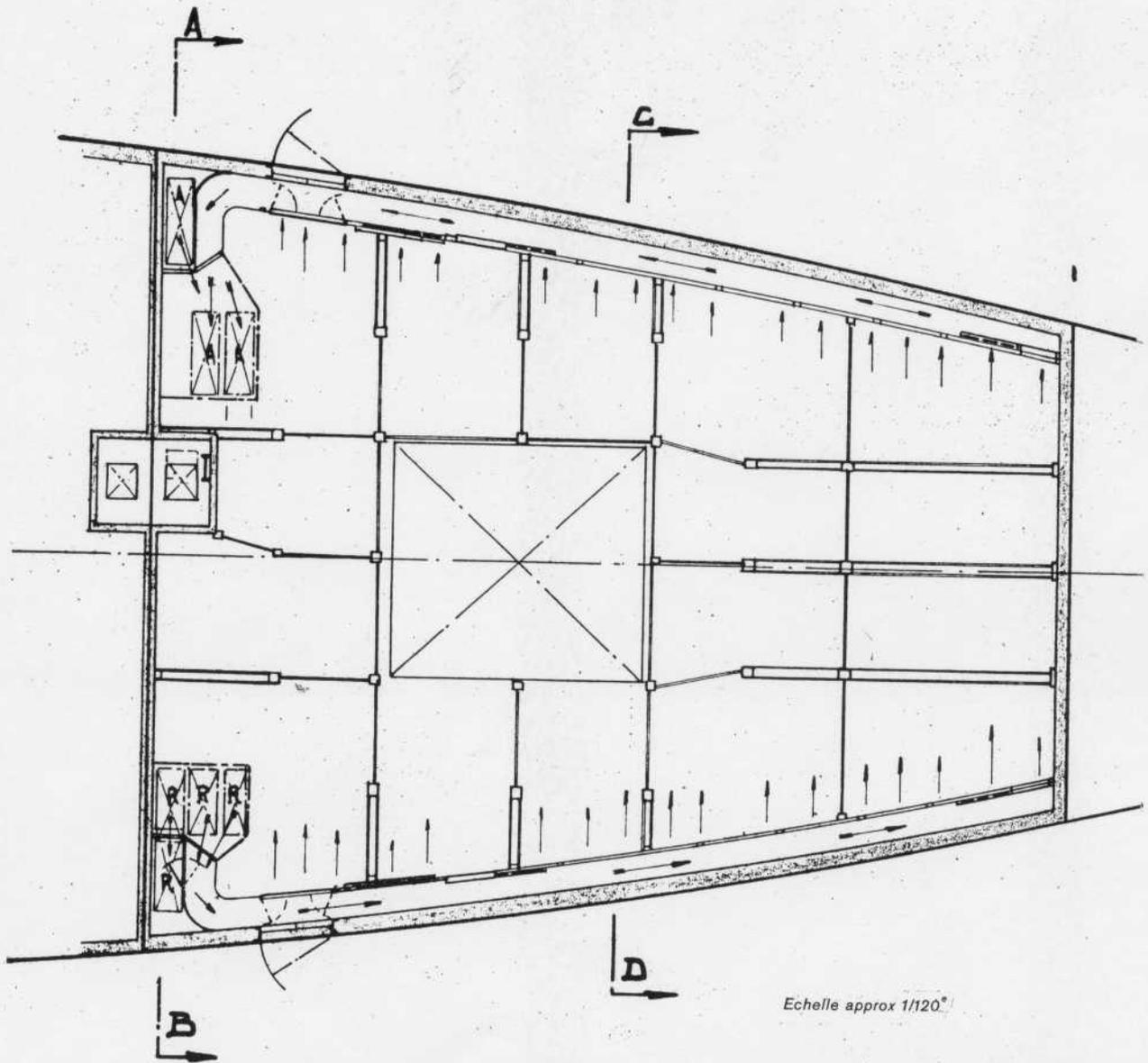
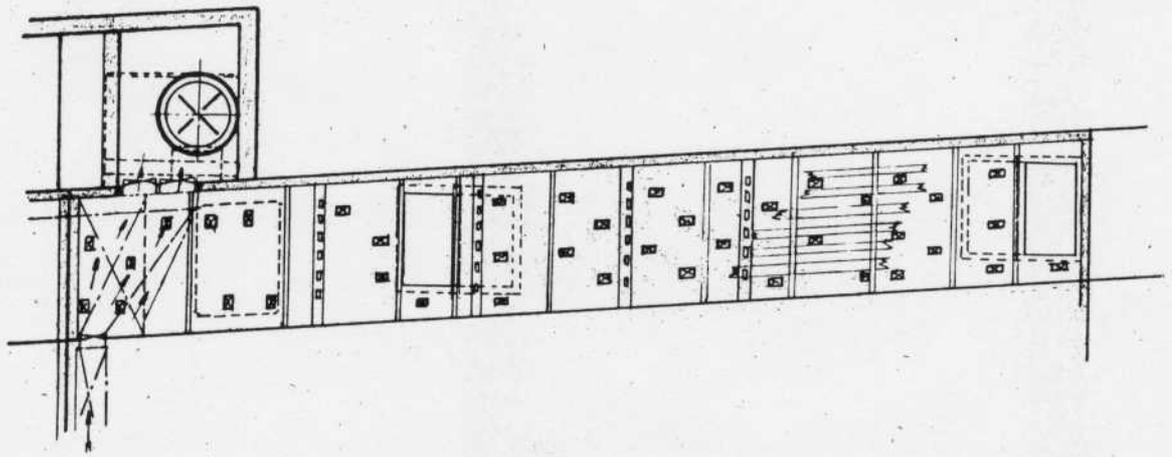


PLANCHE 9

Vue en coupe d'un navire bananier de la Compagnie Générale Transatlantique (type Fort-Royal, capacité 6 000 m³).
Noter les équipements frigorifiques placés sur le pont supérieur et dans le troisième entrepont.

Echelle approx 1/140^e



Echelle approx 1/120°

PLANCHE 10 - Cale aménagée pour la ventilation horizontale. (Document Cie Générale Transatlantique)

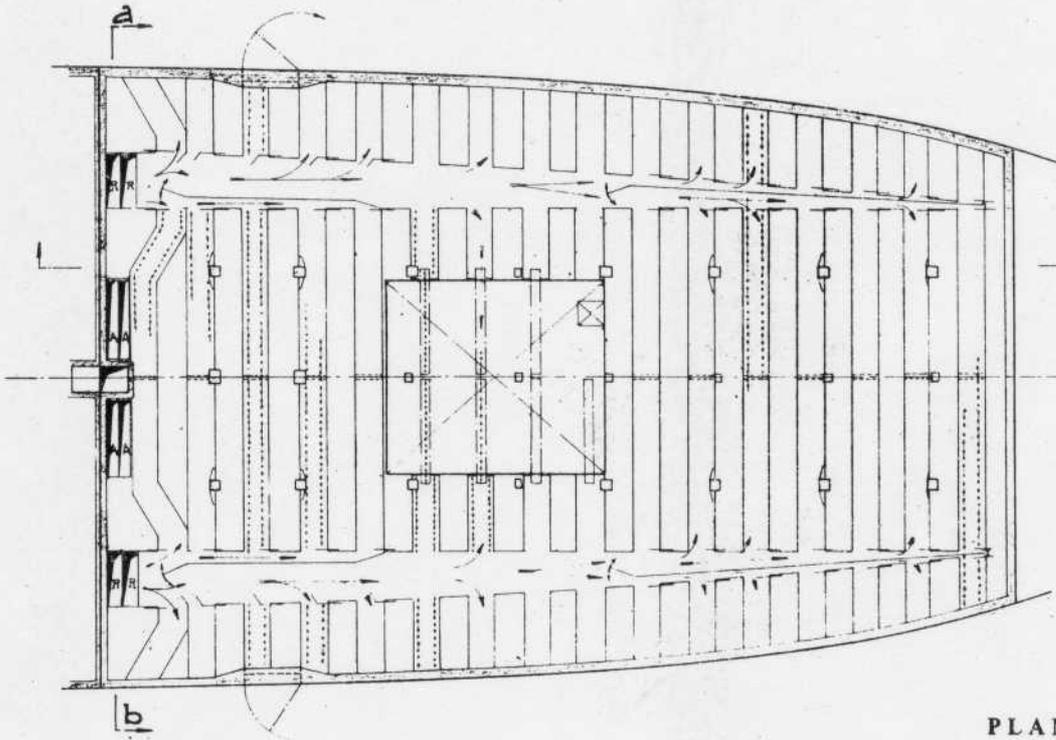
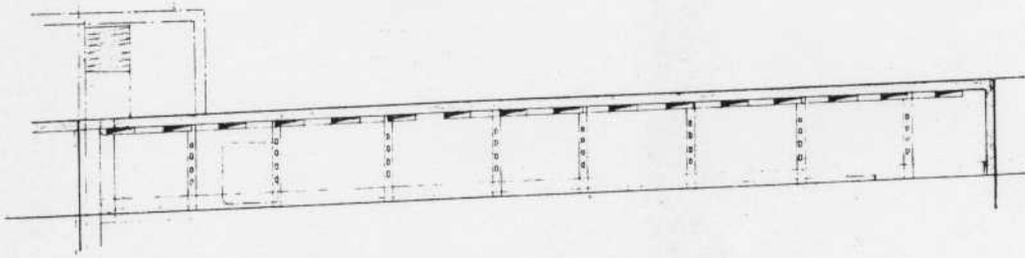
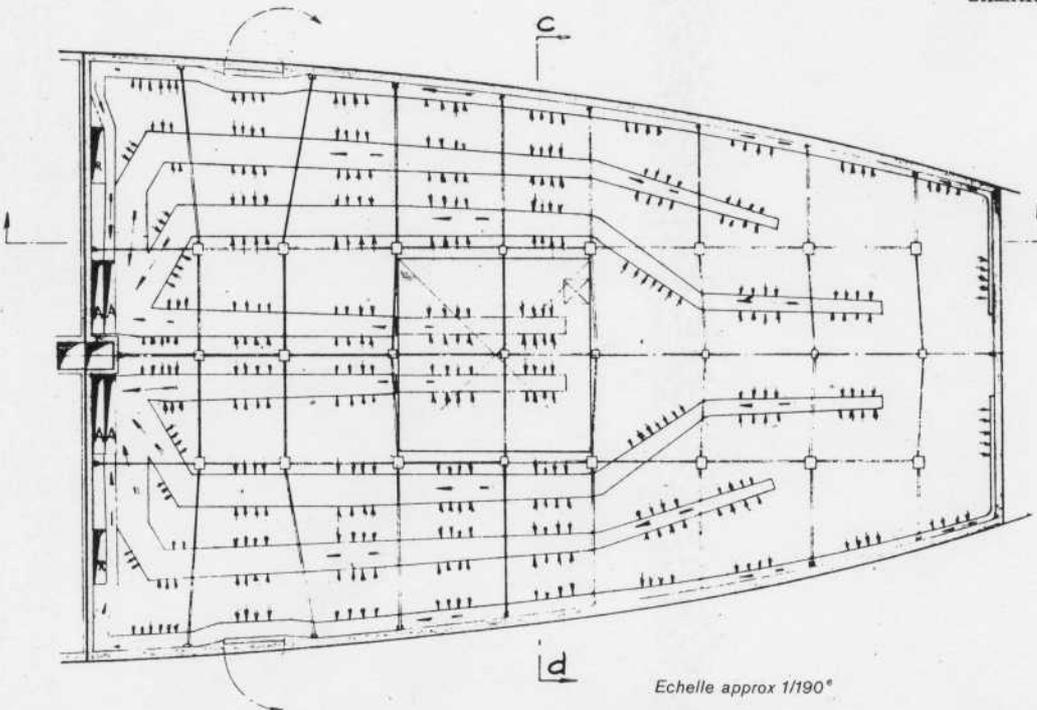


PLANCHE 11

Cale aménagée pour la ventilation verticale. (Document Cie Générale Transatlantique).



Echelle approx 1/190^e

ou d'un type plus ancien. Bien au contraire. Il arrive même que l'on puisse constater à l'occasion d'un affrètement «spot» qu'une unité ayant déjà 15 à 20 ans d'âge, puisse profiter d'un taux de fret bien supérieur à celui de tel ou tel cargo rapide et moderne, vieux de moins de cinq ans, mais qui s'est trouvé pris en charge par son utilisateur à une époque où les conditions du marché étaient moins favorables. C'est là la conséquence du caractère souvent imprévisible de la situation soit que le niveau de la demande, exceptionnellement élevé, ait contraint à faire momentanément appel à des navires anciens parce qu'ils étaient seuls disponibles, soit qu'un incident imprévu, l'avarie grave survenue au cargo qui avait été programmé à une date précise, ait obligé à rechercher coûte que coûte le moyen de pallier cette défaillance. Tout est affaire de circonstances.

On remarquera aussi que loin de se porter systématiquement vers les unités récentes offrant les plus fortes capacités, le trafic bananier tend au contraire à privilégier normalement des navires plus modestes dans leurs dimensions quoique leur taille soit évidemment beaucoup plus importante que celle de leurs homologues de l'immédiat après-guerre. Il en résulte que l'on ne construit pas systématiquement aujourd'hui des unités de 500 000 pc ou plus. Il est même courant que les chantiers sortent des bateaux plus petits, n'ayant parfois que 150 à 180 000 pc, un type particulièrement adapté au transport du poisson et de la viande ou au trafic des agrumes et des légumes sur les plus courtes distances. Pour la banane on tend cependant à négliger maintenant les navires ayant entre 220 et 280 000 pc, très demandés il y a quelques années encore, pour rechercher surtout les unités ayant 350 à 380 ou 400 000 pc répondant le mieux aux besoins du transport et permettant aussi la plus grande souplesse d'utilisation. Mais il n'y a pas en fait de règle car il y a toujours place malgré tout pour des bateaux plus petits et le créneau peut s'avérer des plus profitables. C'est ainsi qu'après avoir recueilli au départ un certain nombre de cargos de 200 à 240 000 pc mis en vente précipitamment par quelques armements ouest-européens soucieux de se maintenir à la pointe du marché, les Soviétiques préfèrent passer commande, en Pologne, de navires plus modestes dès qu'ils songent à se doter d'unités neuves. L'URSS met ainsi en ligne entre 1967 et 1969 des navires ayant de 203 à 207 000 pc (type «Chapayev» ou «Parkhomenko»), avant d'opter finalement, entre 1970 et 1972, pour un modèle faisant 189 à 190 000 pc dont elle commandera une douzaine d'exemplaires. Certes on n'oublie pas, avant ou après le lancement de ces séries longues, de se doter à toutes fins utiles d'unités plus importantes comme les cinq 450 000 pc du type «Khibinsky Gory» mis en service en 1964-1965 ou les douze navires de 260 à 266 000 pc du type «N. Kopernick»; mais il faut souligner que l'on ne s'écarte guère ainsi des 200 à 250 000 pc en moyenne ce qui témoigne au moins du refus initial des Soviétiques de suivre la voie tracée par les leaders européens du transport frigorifique.

Déjà en effet avec la fin des années 1970 s'ouvrent

d'autres perspectives et l'on peut à l'époque légitimement se demander ce que sera en ce domaine l'évolution des dix prochaines années. Il est certain que le navire polytherme a, en quinze années d'une évolution particulièrement rapide, atteint un réel degré de perfection qu'il ne peut guère espérer dépasser vu l'accélération de la hausse des coûts de gestion du transport maritime et les difficultés que soulèverait une automatisation plus poussée du travail à bord. On a déjà dû de ce fait renoncer à certaines des solutions explorées à l'époque où les produits pétroliers étaient bon marché et c'est ainsi que l'on a cessé de prôner l'accroissement de la vitesse comme moyen d'améliorer la rentabilité du navire. Les 23 noeuds atteints par les unités les plus récentes risquent donc bien de rester longtemps un maximum en la matière. Mais là n'est pas le plus grave; car le véritable problème est en réalité de toute autre nature. Faut-il en effet construire encore spécifiquement pour le trafic bananier des navires du type vulgarisé dans la dernière décennie, en les adaptant au mieux à la palettisation qui s'est imposée pour l'orange et les primeurs; ou vaut-il mieux explorer d'autres voies, innover même et passer radicalement à la conteneurisation qui a triomphé dans le domaine des marchandises générales, s'adapte bien à un certain nombre de trafics frigorifiques et tend maintenant à gagner le secteur bananier à la faveur de quelques initiatives récentes du plus haut intérêt?

Grave débat assurément si l'on calcule qu'un navire commandé aujourd'hui ne sera opérationnel que dans deux à trois ans, selon le plan de charge de la construction navale, mais qu'il faudra ensuite pouvoir l'exploiter entre 10 et 12 ans avant amortissement, ce qui engage suffisamment l'avenir pour que l'on prenne à tout hasard le temps de la réflexion.

● Une intéressante innovation : la conteneurisation de la banane : Si la conteneurisation du transport maritime est un fait déjà ancien, l'adaptation de ses techniques aux exigences spécifiques du trafic bananier est par contre relativement récente puisqu'il faut attendre 1972 pour que «United Brands» entreprenne de concrétiser le résultat des recherches qu'elle avait menées sur le sujet depuis la fin de la précédente décennie. C'est alors en effet qu'elle peut mettre en ligne les deux navires qu'elle avait fait construire spécialement en Espagne pour le compte de Fyffes, sa filiale britannique, petits porte-conteneurs de 4 087 tonnes de port en lourd aptes à prendre à chaque voyage 85 boîtes de 40 pc de capacité dans lesquelles on pouvait charger entre 850 et 910 cartons de 18 kg environ soit 15,4 à 16,5 tonnes de fruits en poids net. On avait pour cette expérimentation choisi les distances les plus courtes, le parcours Puerto-Cortes (Honduras) - Galveston (USA), ce qui permettait à chaque navire d'effectuer un aller-retour hebdomadaire soit à raison d'une centaine de rotations dans l'année et de 1 400 tonnes de fruits par voyage un trafic annuel de 140 000 tonnes. La tentative fut menée sans discontinuer de 1972 jusqu'au cyclone de 1975 puis reprise en 1977 mais sans gagner depuis cette

date d'autres régions comme si la compagnie satisfaite malgré tout des conditions d'exploitation de sa ligne Honduras-Etats Unis avait finalement renoncé à pousser l'expérience dans d'autres directions et reculé surtout devant la lourdeur des immobilisations indispensables au développement de ce trafic sur de plus longues distances, à partir d'Almirante (Panama) ou de Golfito (Costa Rica) notamment.

Les solutions techniques retenues reflétaient les conditions particulières dans lesquelles s'était développée l'expérience. Etant donné que la traversée ne demandait en effet dans ce cas qu'une soixantaine d'heures mais qu'il fallait ensuite que les fruits assument un parcours terrestre pouvant demander 24 heures dans des conditions climatiques saisonnières très contrastées, c'est la formule du conteneur «autonome» qui, malgré ses inconvénients, avait été retenue. Chaque boîte était donc dotée de son propre groupe de réfrigération et ne demandait au navire que de lui fournir l'énergie indispensable au fonctionnement de ses équipements individuels : chauffage et dégivrage électrique, renouvellement d'air, système de réfrigération à air pour les boîtes voyageant en pontée, à eau pour celles devant prendre place dans la cale. Un simple branchement électrique suffisait. Pour le transport terrestre par contre un moteur diesel assurait l'autonomie du conteneur aussi longtemps qu'il devait se déplacer pour atteindre son marché. Il est vrai que les fruits «empotés» 24 heures avant leur mise à bord à une température interne de 29°C, avaient pu atteindre pendant les deux jours et demi de leur transit maritime 15 à 16°C et que le chargement n'avait plus, à partir de sa mise à terre, besoin de la même puissance de froid que celle qu'il avait fallu mettre en oeuvre en début de réfrigération.

Et pourtant, malgré un intérêt évident, les solutions proposées par les techniciens de la United Brands, patiemment mises au point de 1972 à 1975, ne devaient jamais faire école en grande partie sans doute parce que la compagnie ne s'est pas attachée visiblement à leur faire une large publicité. Comme elle n'a pas non plus tenté par la suite de tirer toutes les conséquences des résultats accumulés, on ne pourrait donc voir dans l'ensemble de cette opération qu'une fantaisie coûteuse si elle n'avait eu au moins le mérite de confirmer la possibilité de conteneuriser la banane et de stimuler du même coup les recherches entreprises ailleurs sur le sujet. Dès le début des années 1970 en effet, peut-être parce qu'elle avait eu vent des études entreprises par la grande société Nord-américaine dont les initiatives étaient toujours suivies avec l'intérêt que l'on imagine, plus probablement parce que le succès du conteneur sur les Antilles était venu rapidement remettre en question l'effort de rationalisation qu'elle avait engagé, la CGT avait commencé à envisager elle aussi une possible transformation des conditions de transport du fruit. Elle avait cependant choisi de privilégier des solutions techniques bien différentes. Etant données les conditions du trafic bananier entre les Antilles et la France soit un long voyage maritime prolongé au contraire par un très court

trajet terrestre avant entrée en murisserie, il ne lui était pas en effet apparu souhaitable de rechercher la totale autonomie des boîtes, ce qui avait au moins l'avantage de permettre de réaliser une intéressante économie sur l'achat du matériel et le coût de sa maintenance.

Partant donc d'une étude des divers systèmes en usage dans le Monde au début des années 1970, permettant de faire circuler à l'intérieur d'un conteneur un courant d'air froid, on fut amené à sélectionner celui qui était apparu le mieux apte à répondre aux exigences du trafic bananier, le système «Conair» utilisé par les navires de la «Columbus Line», puis à rechercher activement la solution de quelques problèmes fondamentaux comme celui de l'équilibrage des débits d'air entre les divers conteneurs d'une même pile ou celui de l'accouplement de ceux-ci aux installations fixes du navire. Le conteneur devenait donc dans cette optique une simple boîte de métal et de contreplaqué renforcé, ayant 20 à 40 pieds de long selon les modèles (6 à 12 m environ, 25 à 58,6 m³ de cubage net), dotée à l'une de ses extrémités d'une double porte d'accès et présentant à l'opposé deux orifices superposés permettant après raccord au navire l'admission d'air froid à la partie inférieure de chaque cellule et inversement la reprise de celui-ci à la partie supérieure. La réfrigération n'était donc dans ce cas lancée qu'une fois que le conteneur guidé par les glissières était venu prendre sa place, en cale ou en pontée, et elle était interrompue sitôt que celui-ci quittait le navire, le soin apporté à son isolation et la rapidité du transport jusqu'à la murisserie permettant de se dispenser de toute intervention en ce domaine. Le navire gardait pleinement sa fonction traditionnelle de producteur de froid et le conteneur ramené à sa plus simple expression n'était guère plus dans ces conditions qu'une simple boîte isotherme.

Il avait cependant fallu pour surmonter tous les problèmes soulevés par la nouveauté de la formule entreprendre une patiente expérimentation. Celle-ci commencée à terre, à Hambourg, fut poursuivie à la mer dès 1973 grâce à la transformation partielle du Pointe-Allègre sur lequel on avait monté deux gaines verticales indépendantes alimentant chacune quatre conteneurs de 20 pieds. On put de cette façon tester de septembre 1973 à février 1974 le fonctionnement des équipements dans des conditions très proches de celles d'une exploitation normale. Divers défauts constatés imposèrent alors une nouvelle période de travaux à terre que l'on mit à profit pour modifier les installations primitives avant de reprendre de septembre 1974 à juin 1975 le programme d'essais momentanément suspendu, tandis que la pose d'une gaine unique sur le Pointe-Sans-Souci permettait parallèlement d'étudier le comportement des fruits dans les conteneurs de 40 pieds que l'on se proposait également d'utiliser. Ainsi quand en juin 1975, on décida d'arrêter l'expérience, en France au moins, on avait accumulé assez d'éléments probants pour être en mesure d'envisager à terme l'introduction de ce mode de transport inhabituel sur les lignes antillaises.

Le plus difficile restait cependant à faire : amener producteurs et exportateurs à partager l'intérêt que les responsables de la compagnie portaient à une formule assez révolutionnaire ; faire accepter surtout à tous ceux qui se sentaient directement ou non menacés par la conteneurisation des fruits, l'utilité d'une mutation essentielle peut-être pour l'avenir des lignes antillaises de la CGM mais apparemment dépourvue aux yeux de la plupart des producteurs et exportateurs de bananes de tout intérêt immédiat. On ne pouvait sans doute lui refuser tout avantage puisqu'elle supprimait au moins un nombre impressionnant de manutentions où la qualité des fruits n'avait rien à gagner, mais elle bousculait en fait trop de situations acquises, exigeait trop d'efforts d'adaptation, soulevait trop de questions pour n'avoir pas aussitôt déchaîné les plus vives réactions et les prises de position les plus catégoriques, toutes choses qui n'ont pu qu'obscurcir le débat et en fausser la signification.

C'est sans doute une des raisons pour lesquelles, après avoir commencé en 1973, à partir du Colloque de Dieppe, à sonder les intéressés puis annoncé au début de 1974 la commande à Dunkerque de quatre «Porte-conteneurs bananiers» livrables à la fin de 1977 ou courant 1978, on fut amené rapidement à ralentir le mouvement en reportant notamment à l'horizon 1980 la prise en charge des navires. Il est vrai qu'entre temps la compagnie avait décidé de s'intégrer au groupe «Carol» (Caribbean Overseas Lines), né en 1973 du rapprochement de trois armements européens opérant sur les grandes Antilles et le Centre-Amérique, et que cet objectif prioritaire l'avait amenée à différer quelque peu ses projets antillais pour participer in extremis au programme de construction lancé en Pologne par la Hapag-Lloyd, la Harrison Line et la KNSM qui se trouve ainsi porté de cinq à six unités. C'est pourquoi paradoxalement le système de transport des bananes en conteneurs breveté par la COGER, filiale de la CGM, sera d'abord monté sur ces navires et pour la première fois opérationnel dans un secteur géographique pour lequel il n'avait pas été véritablement conçu mais où il fera néanmoins tout de suite la preuve de son efficacité.

Vu les relations étroites que la CGT puis la CGM entretenait depuis plusieurs années avec Del Monte et la part notamment qu'elle avait au Costa-Rica dans les exportations de cette société à destination du marché allemand, il ne fut pas en effet difficile de la convaincre de confier au pool CAROL les fruits qu'elle se proposait d'expédier du Guatemala vers l'Europe du Nord-ouest. On commença donc courant 1977 à charger régulièrement à Santo-Tomas de Castilla des conteneurs de bananes tandis que le gros des exportations régionales continuait à passer par le port plus ancien de Puerto-Barrios, et le succès fut tel qu'après avoir chargé dès la première année près de 9 000 tonnes de fruits, 477 conteneurs de 40 pieds, on devait dès 1978 dépasser les 17 000 tonnes soit en un an seulement un gain de 100 p. 100 tout à fait remarquable. Sans doute devra-t-on par la suite se résigner à des progressions moins spectaculaires puisqu'après avoir transporté en 1978 952

conteneurs de bananes, on n'était parvenu qu'à 1 124 en 1979 et environ 1 200 en 1980; mais si l'on tient compte de quelques nouveaux trafics (plantes vertes, fruits divers) qui s'étaient bientôt greffés sur ce tronc principal, c'était en réalité 1 450 conteneurs de 40 pieds que l'on avait globalement chargés en 1978 et à peu près 2 600 en 1980. L'intérêt de la formule n'était plus à démontrer et Fyffes, en 1979, Castle and Cooke en 1980 témoignent de l'intérêt qu'ils portent à cette initiative en effectuant quelques expéditions par cette voie, peut-être à titre d'essai.

Cependant malgré toutes les protestations, toutes les manoeuvres visant à faire pression sur la compagnie pour l'amener à abandonner ses projets antillais, jamais la CGM n'avait renoncé à faire aboutir son programme de conteneurisation intégrale des échanges maritimes guadeloupéens et martiniquais. C'est pourquoi tandis qu'elle pousse activement ses efforts d'équipement en mettant enfin en chantier en 1978 le premier des P.C.R.P. (commandé dès 1975), tandis que se développait également à Pointe-à-Pitre l'aménagement du nouveau quai indispensable à l'accueil de ces navires, elle n'avait cessé de multiplier les démarches pour expliquer à toutes les personnes concernées l'intérêt de l'opération, sans autres résultats immédiats que de confirmer la détermination de ses adversaires les plus résolus : Basse-Terre qui semblait avoir tout à perdre si la fonction d'unique port bananier de la Guadeloupe lui était retirée ; Dieppe qui, plus que Rouen, dépendait de son trafic fruitier et allait voir disparaître l'un de ses principaux facteurs d'animation. Car plus que l'obligation faite aux petits producteurs de se grouper pour remplir ensemble un conteneur de 20 pieds, ce qui n'était pas une formule aussi absurde qu'on voulait bien le dire, l'effet le plus dommageable de la conteneurisation était bien d'imposer, en France comme aux Antilles, quelques déplacements de trafic dont toutes les conséquences n'étaient pas aisément perceptibles. Elles pouvaient même à la limite se révéler d'une extrême gravité.

C'est cependant de la Guadeloupe que provinrent dans toute cette affaire les réactions les plus hostiles, car Dieppe après avoir témoigné de sa vive inquiétude, dut de toute évidence bien vite se résigner à l'inévitable. Pour Basse-Terre au contraire les choses étaient plus complexes. La ville en développant autour d'elle ses plantations bananières, en parvenant à acquérir après la seconde guerre mondiale le monopole des chargements, a trouvé sa meilleure justification face au développement remarquable de la métropole pointoise dont elle a de plus en plus de mal à combattre la force d'attraction. Déjà à diverses reprises en effet des voix se sont élevées suggérant le transfert de la Préfecture à Pointe-à-Pitre, mais Basse-Terre a pu jusqu'ici dissuader les Pouvoirs publics (d'ailleurs peu pressés de répondre à cette sollicitation) en tirant justement argument de son dynamisme économique, de prendre une décision qui lui aurait sans doute porté un coup mortel. Que dire alors de la mise en sommeil de son port qui ne pourrait qu'amener les activités locales d'import-export à migrer à leur tour en direction de la Pointe-Jarry et ne lais-

serait à la ville qu'une fonction politique et administrative dont la localisation périphérique cesserait de se justifier dès lors que la totalité des facteurs d'animation économique de l'île aurait été regroupée à l'autre bout du Département.

On conçoit dans ces conditions que Basse-Terre ait tendu à dramatiser le problème puisque rien de bon ne semblait devoir résulter pour elle d'une initiative jugée prématurée par l'ensemble de la Profession bananière qui aspirait à une pause au lendemain des épreuves qu'elle avait subies et ne comprenait pas dans ces conditions que l'on cherchât à précipiter les choses. Il est possible que l'on ait eu, en d'autres circonstances, des réactions différentes, mais on avait en 1976, lors de la reprise d'activité de la Soufrière qui domine la ville, craint suffisamment pour son avenir, pour que l'on ait aussitôt, devant cette autre menace, éprouvé le besoin d'affirmer fortement son droit à l'existence. C'est en partie d'ailleurs parce que la catastrophe de 1902 a durablement réglé en Martinique le problème du bi-céphalisme dans les conditions que l'on sait, que la conteneurisation put être ici perçue de façon radicalement différente et fut très vite dans l'ensemble bien acceptée parce qu'elle restait un problème technique dont on pouvait plus sereinement apprécier avantages et inconvénients.

Au crédit de la formule on mettra évidemment qu'elle permet de préserver la belle apparence du fruit en ramenant selon le Commandant J. GARRIGUE qui a très précisément étudié le problème, le nombre des manipulations qu'il devait subir, de 23 à 4. Encore convient-il de souligner que dans la suite des opérations classiques chaque carton avait à supporter individuellement les divers chocs et retournements auxquels il était exposé, avec toutes les conséquences que l'on imagine pour le fruit, alors que maintenant sitôt placé dans le conteneur à la sortie du hangar d'emballage, il était parfaitement immobilisé et protégé ... jusqu'à son entrée en mûrissier. Autre avantage non négligeable, les fruits de même provenance restaient parfaitement groupés pendant la durée du voyage et permettaient ainsi de faire l'économie des opérations d'allotissement par lesquelles on rassemblait au moment du débarquement les cartons (ou jadis les régimes) de même origine et de même destination qui s'étaient trouvés lors du chargement dispersés entre plusieurs entrepôts ou cales du navire. On pouvait donc n'introduire dans le conteneur que les fruits d'une même plantation, de qualité et de maturité semblables, et adapter exactement la conduite du froid aux bananes transportées en évitant ainsi une cause d'avarie classique, celle résultant de la réfrigération globale, sans nuances, d'une cargaison relativement hétérogène. Le producteur pouvait enfin accorder à l'arrimage de ses fruits tous les soins qu'il jugeait nécessaires et était assuré, sauf incident, que ceux-ci pourraient bénéficier jusqu'à la mûrissier d'un environnement favorable.

S'il était donc assez facile de démontrer l'intérêt de la conteneurisation du point de vue de la commodité du transport et de la qualité du produit, il n'était pas cependant aisé de cerner par contre toutes les implications économiques de cette importante innovation. D'où à côté des

réactions immédiatement défavorables de ceux qui se sentaient les plus fortement menacés, l'impression de malaise ressentie par tous ceux que le projet n'atteignait pas aussi nettement mais qui, ayant à modifier leurs habitudes de travail, s'efforçaient autant que possible de chiffrer le coût d'une opération qu'ils n'appelaient pas de leurs vœux. Il était d'ailleurs si évident que la CGM ne s'était pas lancée dans cette affaire sans l'adhésion plus ou moins totale de ses autorités de tutelle que l'on ne voyait guère de quelle façon on pourrait la dissuader de poursuivre dans la voie qu'elle s'était fixée, puisqu'il était improbable que les Pouvoirs publics puissent prononcer dans ce cas un arbitrage qui ne soit pas exempt de partialité. De là sans doute, hormis les plus décidés, la mollesse des réactions en général et la résignation que l'on put rapidement constater surtout lorsque l'on prit conscience que les producteurs et exportateurs de bananes étaient sur le sujet nettement divisés. L'adhésion de la SICABAM en effet puis le ralliement des principaux exportateurs guadeloupéens avaient fait fondre de plus en plus le lot des irréductibles, et c'est finalement sans rencontrer de résistances particulières que la CGM put mettre en service dans le courant de 1980 les quatre navires qu'elle venait de prendre en charge. Il est vrai qu'entre temps deux cyclones étaient venus coup sur coup accabler la Profession bananière guadeloupéenne, rendant en particulier inutilisable le quai spécialisé de Basse-Terre et que dans le souci de ménager les transitions on avait admis de maintenir une partie des chargements au chef-lieu.

Il reste que certaines des principales réserves faites au projet dès 1975 gardent toute leur valeur et qu'il faudra sans doute quelques années avant de savoir si les craintes émises par certains étaient fondées ou non. Il est sûr en effet qu'une part importante de la capacité des navires ne sera pas régulièrement utilisée par l'exportation bananière et qu'il en résultera pour la compagnie un manque à gagner sensible. L'originalité des conditions nouvelles de l'exploitation des lignes antillaises est que l'on prévoit en fait d'emblée une capacité de transport égale, ou au moins très proche, du maximum annuel saisonnier. On admet donc que pendant les six mois de l'année où le trafic est au plus bas en raison de l'évolution normale de la demande, les navires soient sous-utilisés et qu'une partie au moins du parc de conteneurs prévu pour les besoins de la haute saison puisse rester sans emploi. C'est évidemment un avantage pour l'exportation qui ne connaîtra plus ainsi l'effondrement qu'elle enregistrait dans les années de cyclone où l'on devait interrompre toute activité maritime faute de pouvoir assurer le remplissage périodique d'un seul navire ou se résigner de loin en loin à des chargements partiels ; mais c'est aussi pour la compagnie un manque à gagner important et il lui faudra donc dans ce cas parvenir à rentabiliser des équipements coûteux avec les seuls résultats financiers d'une demi-rotation, soit le trafic de divers entre la France et les Antilles dont la permanence est par contre assurée. On se trouve ainsi dans la position exactement inverse de celle de la CGM à l'époque où elle exploitait une flotte fruitière spécialisée puisqu'elle ne s'atta-

chait alors à posséder en propre qu'un tonnage minimum et s'efforçait au contraire d'assumer la pointe du marché à l'aide de navires affrétés.

D'où la crainte plus ou moins ouvertement exprimée que la compagnie ne soit tentée de mettre à profit cette surcapacité pour tenter de renforcer une position dominante aux dépens de quelques armements nationaux concurrents (elle a déjà absorbé le service conteneurisé récemment mis en place par la Compagnie de Navigation Mixte), puis qu'une fois acquis de cette façon un parfait monopole, elle ne soit amenée à alourdir ses exigences tarifaires. Par ailleurs on n'a pas manqué de s'inquiéter des risques courus par l'introduction d'un seul coup sur le marché de tonnages importants pouvant atteindre éventuellement les 9 000 tonnes, des multiples problèmes posés dans les îles par le lancement d'une opération exigeant de bonnes infrastructures routières ainsi que la constitution d'un parc de véhicules gros porteurs, et des effets prévisibles sur l'emploi des nouvelles méthodes d'exportation des fruits. Mais aucune de ces objections n'est en fait de nature à contrebalancer vraiment les avantages que l'on peut attendre de cette importante initiative, à moins de cultiver l'immo-

bilisme. L'effort d'amélioration des axes de circulation est ici déjà ancien et se poursuit activement pour le plus grand avantage des échanges intérieurs. De nouveaux emplois ont même été créés pour assurer le transport des conteneurs, ce qui n'a sans doute pas compensé exactement le nombre des personnels congédiés mais a au moins permis avec le recours à la préretraite pour les dockers les plus âgés, d'éviter les conséquences humaines les plus dramatiques. Quant aux effets commerciaux possibles résultant de l'utilisation de navires de plus forte capacité, ils resteront sans doute limités étant donné que l'on pourra peut-être en période de pointe décharger en un seul voyage 8 à 9 000 tonnes de fruits mais que ce volume ne représentera guère plus en fait que ce qui était parfois mis à terre dans une même semaine à Dieppe et à Rouen. On ne doit pas oublier en effet que dans le système nouveau qui se met en place seulement au début des années 1980, il ne s'agit plus de disperser l'importation sur plusieurs ports métropolitains et d'étaler comme par le passé les apports sur plusieurs navires, mais tout au contraire d'organiser les choses de façon qu'un arrivage hebdomadaire unique en début de semaine au Havre, secondairement au Verdon, suffise à l'approvisionnement de la part du marché national qui revient aux fruits des DOM.

à suivre