

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

J.-C. MAILLARD\*

LE MARCHÉ INTERNATIONAL DE LA BANANE :  
ETUDE GEOGRAPHIQUE D'UN «SYSTEME COMMERCIAL».

J.-C. MAILLARD

*Fruits*, Dec. 1984, vol. 39, n° 12, p. 731-752

## D'UN PORT A L'AUTRE : LE TRANSPORT MARITIME DE LA BANANE (suite)

### La flotte internationale de «Reefers»

On serait tenté de reprendre ici la vieille expression de «flotte bananière», si l'association de ces deux mots avait encore un sens maintenant que le navire est parvenu à se déspecialiser et qu'il peut assumer une large gamme de transports n'ayant en commun que d'exiger une réfrigération plus ou moins puissante, une ventilation plus ou moins énergétique. Mais les temps ont changé et l'évolution du navire, les conditions nouvelles de son exploitation, ne permettent plus aujourd'hui d'individualiser aussi nettement un type de cargo isotherme que l'on puisse considérer comme exclusivement destiné au trafic bananier, ou même plus généralement fruitier. Et pourtant il est évident qu'en dépit de la généralisation de la «polythermie», malgré l'apparition des «Porte-conteneurs réfrigérés polyvalents», il y a encore un certain nombre de navires qui ne transportent que de la banane, des oranges ou des pommes, ou assurent ainsi l'essentiel de leur exploitation pendant les 20 à 25 ans que dure peut-être leur vie active. Comment dans ces conditions parvenir à dessiner les limites d'une flotte authentiquement «fruitière»?

Il n'est pas non plus aisé de cerner avec exactitude la capacité frigorifique totale offerte à un moment donné par la flotte marchande mondiale. J. GARRIGUE s'y est pourtant essayé dans une communication qu'il a faite aux Journées du Froid de 1976, à Paris, où il avance le chiffre de 361,8 millions de pieds-cubiques (12,6 millions de mètres-cubes), soit :

- 10.000 navires de General Cargo dotés de une ou plusieurs chambres froides (105 M de pc) ;
- un millier de navires Reefers (ou polythermes) de toutes capacités (215 M de pc) ;
- 53 porte-conteneurs comportant les installations nécessaires à la réfrigération de 17.550 conteneurs équivalent 20 pieds simplement isothermes (16,6 M de pc) ;
- 30.000 conteneurs autonomes équivalent 20 pieds (25,2 M de pc).

RESUME - Dans cette quatrième livraison, l'Auteur analyse le contenu de la flotte fruitière mondiale au tournant des années 1980 et fait le bilan de quelques évolutions particulières.

On peut donc à partir de là s'efforcer de délimiter ce qui est ou n'est pas utilisable pour la banane. On éliminera ainsi tout de suite la totalité des cargos de ligne ainsi que l'ensemble du parc de conteneurs autonomes. On notera sans doute que sur les plus courtes distances n'importe quel navire peut prendre en fait des bananes, qu'il fut un temps aussi où la région de Santa-Marta (Colombie) en difficulté aurait dû cesser toute exportation si elle n'avait pu opportunément recourir aux cargos du «Servicio Tri-dente» qui ne disposaient que d'une cale adaptée au transport des fruits, et que «Barranca» et «Bayano» exploités par United Brands entre le Honduras et les USA ne chargent que des conteneurs autonomes. Mais il s'agit de situations particulières, souvent transitoires, et bien faible est le tonnage des bananes transporté dans le monde qui échappe au début des années 1980 aux Reefers à l'avantage soit de navires de conception classique, soit de porte-conteneurs. Rien ne permet cependant de penser que cette dernière formule, qui ne dépasse guère alors le stade expérimental, ne soit pas appelée dans l'avenir à des développements spectaculaires, si l'on songe notamment qu'il existe déjà un potentiel de transport important et qu'il faudrait sans doute peu de choses pour que dans un certain nombre de cas précis le trafic fruitier puisse plus ou moins rapidement basculer vers la conteneurisation.

Ce sont donc les navires de type «Reefer» qui contribuent encore pour l'essentiel au transport des bananes puisque les capacités qu'ils proposent s'adaptent parfaitement aussi bien au caractère massif de celui-ci qu'aux exigences proprement commerciales d'un approvisionnement régulier exactement proportionné aux besoins du marché. C'est donc de ceux-ci qu'il sera encore exclusivement question dans le bilan que nous allons faire de l'évolution globale de la flotte intéressée à ce trafic dans les trente dernières années. Or on constatera que même pour une période aussi récente, il n'est pas facile de réunir des séries statistiques parfaitement cohérentes. Au lendemain de la Guerre en effet les chiffres en général diffusés tendaient à ne comptabiliser que les navires utilisés sur les

lignes bananières, ce qui aboutissait notamment à passer sous silence les effectifs de la flotte britannique employés normalement à d'autres trafics. A partir des années 1970 par contre, la déspecialisation du navire amène les entreprises de courtage à publier des listes complètes incluant cette fois toutes les unités de type polytherme, quels que soient les produits normalement transportés en raison de leur affectation géographique, ce qui permet enfin à la Grande-Bretagne de retrouver la place de numéro 1 mondial qui lui revient incontestablement. C'est la raison pour laquelle le tableau que nous avons dressé de l'évolution des capacités de la flotte mondiale utilisable (mais pas nécessairement utilisée) au transport des bananes comporte quelques incertitudes. Il permet cependant tel quel de prendre une idée assez précise des disponibilités en la matière bien que nous n'ayons pas pris en compte les navires de moins de 150.000 pc qui, tout en étant souvent aptes à ce trafic, ne sont presque plus aujourd'hui utilisés à cette fin en raison de trop faibles capacités. C'est ce qui explique l'important décalage qui apparaît entre les estimations globales que l'on peut faire (258 M de pc en 1980) et le chiffre que nous avons finalement retenu (192 M de pc à même date) qui cerne mieux le problème sans être sans doute exempt de critiques.

● **L'évolution récente du potentiel frigorifique « utilisable » pour les transports fruitiers :** Si les répertoires de navires publiés par les entreprises de courtage maritime permettent de faire de temps à autre un bilan correct de la flotte mondiale, il est par contre plus difficile d'en suivre la transformation avec exactitude. De nouvelles unités sont en effet constamment mises en service tandis que l'on effectue un certain nombre de retraits soit par démolition des navires parvenus aux limites d'une exploitation raisonnable, soit par transformation éventuellement. Il faut aussi

tenir compte des pertes par accidents. Si l'on ajoute les changements de dénomination qui accompagnent les ventes et d'éventuelles modifications dans les caractéristiques du navire, il est toujours délicat de suivre les évolutions particulières et l'on doit souvent se contenter de notations très générales. On peut cependant parvenir à distinguer quelques périodes où l'activité de construction fut en ce domaine particulièrement intense. C'est le cas des premières années 1960 où le renouvellement simultané des flottes suédoises et allemandes (de l'Ouest) permet aux Soviétiques de récupérer opportunément un matériel de seconde main important et moderne ou des premières années 1970 où le programme de construction lancé par les Maritime Fruit Carriers et le groupe norvégien Akers donne ses principaux résultats. C'est encore le cas des dernières années où, après la pause de la période 1975-1977 pendant laquelle le nombre des premières mises en service n'excède pas la vingtaine d'unités de tous types en année moyenne, on dépasse la cinquantaine en 1978 et l'on approche les 90 en 1979 tandis que se révèle parallèlement le nombre des retraits : 6 en 1977, 16 en 1978, 37 en 1979 (tableau 8).

A condition de se limiter à la période la plus récente pour laquelle des données chiffrées sont disponibles, on s'aperçoit ainsi que la capacité disponible s'est accrue entre 1966 et 1970 de 56 p. 100 puis encore de 56 p. 100 entre 1970 et 1974. C'est pourquoi, en total contraste avec ces années de forte croissance, la période 1974-1978 qui voit se stabiliser brutalement les effectifs (+ 0,3 p. 100) et se ralentir nettement la progression des capacités (+ 3,8 p. 100) est bien l'un des moments les plus difficiles que l'on ait sans doute connus, les années de guerre mise à part, dans l'histoire de ce type de transport. Le plafonnement de la flotte frigorifique accompagne ainsi la dégradation, à partir de 1973, de la conjoncture pétrolière et traduit

TABLEAU 8 - Estimation de l'évolution de la flotte frigorifique mondiale (1975-1980).

	en service en début d'année * (milliers de pc)	constructions neuves **		disparitions **	
		nb	milliers de pc	nb	milliers de pc
1975	222.936,9	21	6.823,0	10	2.781,0
1976	226.978,9	17	5.625,9	13	2.879,0
1977	229.725,8	17	4.575,6	6	823,0
1978	233.478,4	54	14.240,2	16	3.262,5
1979	244.456,1	86	22.921,4	37	11.358,7
1980	256.018,8	?	?	?	?

\* - en tenant compte des entrées et des disparitions (dépeçages, naufrages, transformat.). Considérer ces chiffres cependant comme approximatifs vu les possibilités d'omission.

\*\* d'après Barry Rogliano-Salles (affrètement) juin 1980. Il s'agit des constructions et disparitions survenues dans l'année pour laquelle les chiffres ont été donnés.

NB.- ont été enregistrés tous les types de navires frigorifiques. Un certain nombre ont donc moins de 150.000 pc et ne sont pas employés normalement dans les transports fruitiers. Beaucoup sont aussi affectés le plus souvent à d'autres trafics que la banane ; et certains sont des auxiliaires de la pêche.

directement le ralentissement de l'économie mondiale. Il a pour corollaire un certain nombre de faillites parfois spectaculaires, et surtout une nette accélération des transferts sous pavillons étrangers. La fin de la décennie voit ensuite s'esquisser une certaine reprise avec la mise en exploitation, de 1978 à 1980, de 35 navires, soit un accroissement des effectifs de l'ordre de 6 p. 100, mais le gain de capacité est encore des plus modestes (+ 7 p. 100) et les caractéristiques moyennes du navire n'en sont pas sérieusement modifiées. Il y a bien amorcé de redressement mais on est loin de toute évidence de la forte progression des années 1950-1973. Curieusement, bien que tous les navires actuels puissent être convertis éventuellement à d'autres trafics frigorifiques, l'évolution globale de la flotte de Reefers accompagne ainsi la stabilisation des exportations bananières mondiales après 1973. C'est bien le signe de l'importance que garde malgré tout le trafic bananier dans l'exploitation de ce type de navire.

Si l'on considère maintenant de plus près l'évolution de la flotte de Reefers, on notera aussitôt l'importance des changements internes qu'elle a connus dans les quinze dernières années. Ils se signalent notamment par le très net affaiblissement du poids des armements européens en raison de la diffusion mondiale récente de ce type de navire, ainsi que par de très sensibles redistributions au sein de chacun des ensembles géographiques entre lesquels se répartit à toutes les époques le potentiel international. On ne peut en effet trouver situation plus contrastée. En 1966 par exemple 77 p. 100 de celui-ci était concentré en Europe avec un léger avantage aux pays maritimes de l'AELE (35,8 p. 100) sur les états de la Communauté à 6 (33,1 p. 100). Le reliquat correspondait, outre une flotte est-européenne toute récente (8,1 p. 100 dont 7,9 pour la seule URSS) et une flotte asiatique déjà non négligeable (4,7 p. 100), au potentiel de transport de l'Amérique du Nord (13,7 p. 100) où les USA avaient encore une part essentielle (8,6 p. 100). Israël enfin avec 2,9 p. 100 faisait assez bonne figure et l'Afrique, avec 1,5 p. 100, apparaissait de très loin la moins bien dotée malgré une émancipation politique, il est vrai, récemment acquise (tableau 9).

En 1980 par contre, si l'Europe avoisinait encore les 60 p. 100, il fallait bien constater que la part de la Communauté en dépit de son élargissement à 9, était déjà tombée à 28,3 p. 100, ce qui, avec la Norvège et la Suède, portait la part des pays occidentaux à 36 p. 100 seulement, chiffre qu'il faut immédiatement rapprocher des 77 p. 100 de 1966 pour prendre la mesure d'un déclin spectaculaire. Car en dépit des progrès enregistrés en quinze ans par l'ensemble des pays de l'Europe du Nord et du Nord-Ouest, soit un gain de capacité de l'ordre de 42 p. 100 obtenu avec un nombre de navires de 18,6 p. 100 inférieur, la part de la flotte internationale qu'elle détient a décliné simultanément de 53,2 p. 100. L'Europe d'économie libérale reste donc un très important utilisateur de la flotte frigorifique internationale, elle est aussi sans doute l'un de ses principaux gestionnaires grâce à la firme suédoise Salen, mais elle n'a plus depuis vingt ans au moins le monopole qu'elle détenait en la

matière avant et après la seconde guerre mondiale. L'incontestable succès de la formule «Reefer» est en grande partie à l'origine du phénomène.

Il est intéressant de considérer à ce propos le comportement des principaux pays intéressés aux transports isothermes. On notera ainsi d'abord, à travers l'ensemble de la période, le déclin apparemment irrémédiable de la part des Etats-Unis qui passent d'un cinquième rang fort honorable en 1966 à une étonnante quarante et unième place qui les situe dans la liste des pays concernés après l'Islande et le Vénézuéla. Mais la UFC puis United Brands ayant décidé de placer systématiquement désormais leurs constructions nouvelles sous le pavillon britannique (Fyffes) ou à la rigueur sous pavillon hondurien (Cía Hondureña de Vapores), il ne pouvait guère en être autrement. On remarquera ensuite le net développement de toutes les flottes Ouest-Européennes ou Scandinaves jusque vers 1974 où elles passent, toutes, l'Italie exceptée, par un maximum. Suit une phase de contraction particulièrement accentuée dans le cas de la RFA, à laquelle succède pour quelques-uns seulement un sensible redressement tandis que l'Italie décroche à son tour. A l'exception de cette dernière aucune n'a cependant retrouvé au terme de la décennie le niveau qu'elle avait atteint en 1974, et seul le Danemark semble à cette date sur le point de redresser la situation (tableau 10).

Le reste de l'Europe, négligeable en 1966 (8,1 p. 100) intervient en 1980 par contre pour près du quart (23,2 p. 100) de la capacité mondiale, et représentera bientôt autant que la CEE à 9. C'est là l'un des grands faits nouveaux, conséquence du développement spectaculaire de la flotte des pays socialistes (URSS et Yougoslavie puis RDA et Pologne) et de l'intérêt croissant accordé aux transports frigorifiques par quelques pays méditerranéens au premier rang desquels se place évidemment la Grèce. Ayant entrepris assez tard cet effort d'équipement en rachetant essentiellement des navires d'occasion, celle-ci est parvenue, en moins de 15 ans, à prendre un net avantage sur l'Union soviétique pourtant partie beaucoup plus tôt. Mais le développement plus limité des flottes ibériques et l'appoint médiocre de Chypre n'ont pas permis à l'Europe du Sud de l'emporter vraiment sur le groupe des pays socialistes européens vu l'accent mis par la RDA ou la Pologne sur ce type de navire et l'importance non négligeable de la flotte yougoslave. La situation est donc pour cette raison très équilibrée, au moins dans l'état actuel des choses.

L'Afrique avec le Moyen-Orient, l'Asie et l'Amérique (centrale et méridionale) se partagent enfin à parts égales, en 1980, les derniers 40 p. 100. C'est déjà un peu plus que les Etats-Unis, l'Europe du Nord et les pays de la CEE réunis, alors qu'il y a quinze ans encore ils n'avaient pas ensemble 20 p. 100 du potentiel détenu par ce groupe dominant qui contrôlait à l'époque 80 p. 100 de la flotte mondiale. C'est le second fait important à souligner. L'Amérique, USA mis à part, était déjà bien représentée en 1966, avec 5 p. 100 du total, grâce au Panama et au Honduras d'une part, à la République Argentine d'autre part. Elle

TABLEAU 9 - Evolution récente de la flotte internationale de Reefers (+ de 150.000 pc seulement).

millions de pc	1966 Nb/capacité	1970 Nb/capacité	1974 Nb/capacité	1978 Nb/capacité	1980 Nb/capacité
<b>Europe du Nord</b>					
Norvège	21/4.79	18/4.67	18/5.05	9/2.74	8/3.63
Suède	32/9.76	32/10.99	26/12.00	19/9.37	16/10.38
<b>Europe du Nord-Ouest</b>					
Royaume Uni	(35/8.50 ?)	(80/22.00 ?)	129/53.50	97/41.98	81/34.90
R.F.A.	47/11.80	55/16.61	51/17.79	34/12.46	7/3.13
France	33/6.81	32/7.95	33/9.32	23/7.26	17/5.68
Italie	15/3.10	15/3.20	14/3.35	15/4.73	12/3.39
Belgique	4/1.03	8/2.70	8/2.70	4/1.40	4/1.56
Pays-Bas/Ant. Neerl.	3/0.77	7/1.63	12/3.10	1/0.26	6/2.31
Danemark	9/2.40	9/2.80	13/4.58	7/2.80	11/4.53
<b>Pays Soc. Europ.</b>					
U.R.S.S.	24/5.63	29/6.70	41/9.13	51/13.00	58/14.88
R.D.A.	2/0.36	4/0.98	4/1.15	10/3.24	10/3.24
<b>Bassin méditerranéen</b>					
Israël	6/2.07	16/5.87	9/3.89	-	-
Grèce	-	14/3.22	40/10.47	43/11.93	64/17.68
Chypre	-	2/0.38	4/0.91	3/1.08	5/1.66
Espagne	-	-	10/1.80	7/1.36	11/2.21
Maroc	1/0.18	1/0.18	4/0.64	14/3.58	12/3.00
Yougoslavie	1/0.16	2/0.36	3/0.57	4/0.90	4/1.06
<b>Afrique</b>					
Libéria	4/0.92	14/3.75	36/9.34	64/19.22	64/19.05
<b>Amérique</b>					
USA	22/6.14	10/3.51	8/3.00	2/0.72	1/0.33
Panama	9/2.07	4/0.82	16/3.42	40/9.50	47/12.67
Honduras	4/0.75	9/1.80	8/1.66	14/4.00	11/2.27
Equateur	-	2/0.63	2/0.63	2/0.63	7/2.55
Brésil	-	4/0.87	5/1.18	5/1.43	4/1.15
Cuba	-	2/0.63	5/1.24	9/2.95	9/3.21
République Argentine	4/0.78	5/1.00	5/0.88	1/0.16	3/0.51
Chili	-	-	-	2/0.76	3/1.18
<b>Asie</b>					
Japon	2/0.55	7/1.53	25/5.42	30/6.92	68/19.05
Philippines	-	3/0.60	3/0.60	5/1.39	7/2.21
Singapour	-	-	4/0.87	9/2.90	7/2.02
Taiwan	14/2.81	24/5.39	15/3.65	9/3.02	4/0.96
<b>Océanie</b>					
Nouvelle Zélande	-	-	-	2/1.17	1/0.59
<b>Divers</b>					
	-	1/0.17	5/1.06	18/4.66	25/8.68
<b>TOTAL</b>	(292/71.4 ?)	(409/110.6 ?)	556/172.9	553/177.50	587/189.7

N.B.- N'ont été retenus que les pays ayant atteint ou dépassé le million de pc dans la période. Ont été exclus pour autant que l'on ait pu les identifier les navires utilisés au transport des produits de la pêche.

progresses cependant très sensiblement, atteignant pratiquement les 13 p. 100 en raison des gains enregistrés surtout par le Panama et de l'apparition de quelques nouveaux venus tels Cuba ou l'Equateur. On notera d'ailleurs en passant le poids croissant de l'hémisphère Sud, avec l'entrée en scène du Brésil, du Vénézuéla, du Chili, bien qu'il soit

encore loin de pouvoir équilibrer le poids des pays de l'Isthme. Même Cuba, malgré la forte expansion qu'il réalise dans les années 1970, fait en face de ceux-ci modeste figure. L'Amérique poursuit donc en ce domaine une expansion ancienne et renforce logiquement ses équipements. C'est pourtant le moment où elle se trouve en quel-

TABLEAU 10 - Distribution globale de la flotte frigorifique au début de 1980.

	nombre	000 pc	p. 100 du total
<b>Europe du Nord</b>			
Suède	16	10.384,3	] 7,7
Norvège	8	3.635,4	
Finlande	1	408,0	
Islande	2	362,0	
<b>CEE</b>			
Grande Bretagne	81	34.900,0	] 28,8
France	17	5.680,1	
Danemark	11	4.530,6	
Italie	12	3.394,1	
R.F.A.	7	3.126,1	
Pays-Bas/Ant. Neerl.	6	2.311,8	
Belgique	4	1.560,5	
<b>Europe Est</b>			
U.R.S.S.	58	14.885,0	] 11,1
Pologne	11	3.284,0	
R.D.A.	10	3.238,2	
<b>Europe du Sud</b>			
Espagne	11	2.215,4	] 12,1
Portugal	2	762,9	
Yougoslavie	4	1.064,2	
Grèce	64	17.682,8	
Chypre	5	1.658,4	
<b>Afrique du Nord</b>			
Maroc	12	3.007,9	1,6
<b>Afrique Noire</b>			
Liberia	64	21.072,4	] 11,5
Somalie	2	549,0	
Côte d'Ivoire	2	496,5	
<b>Moyen-Orient</b>			
Arabie Séoudite	3	557,3	0,3
<b>Asie</b>			
Japon	68	19.055,0	] 13,5
Philippines	7	2.210,5	
Singapour	7	2.022,6	
Taïwan	4	962,9	
Corée du Sud	4	919,0	
République Populaire de Chine	3	786,8	
<b>Océanie</b>			
Nouvelle Zélande	1	586,4	0,3
<b>Amérique du Nord</b>			
U.S.A.	1	334,0	] 13,0
<b>Amérique Centrale</b>			
Panama	47	12.666,3	
Honduras	11	2.271,0	
<b>Antilles</b>			
Cuba	9	3.207,3	
<b>Amérique du Sud</b>			
Equateur	7	2.551,0	
Bésil	4	1.150,8	
Vénézuéla	1	360,0	
Uruguay	3	887,1	
Argentine	3	508,7	
Chili	3	1.180,1	

ques années surclassée par l'Afrique puis l'Asie et l'on ne peut manquer de se questionner sur l'ampleur et la rapidité des changements qui ont ainsi, en peu de temps, bouleversé la répartition géographique de la flotte mondiale à l'avantage des pavillons du Tiers-Monde.

La percée africaine, la plus ancienne, est en fait d'autant plus remarquable qu'elle résulte essentiellement du gonflement spectaculaire de la flotte d'un seul pays, le Liberia, devenu dans les dernières années le numéro 2 mondial, mais abritant en réalité indiscutablement la première flotte fruitière internationale. Le Maroc mis à part, dont l'effort en la matière se justifie par les fortes positions qu'il a occupé sur le marché européen des agrumes, aucun autre territoire africain n'a témoigné d'un aussi puissant intérêt pour les transports frigorifiques, pas même ceux que leur importante production bananière aurait semblé devoir logiquement amener à privilégier ce type d'équipement. C'est qu'avec le Libéria nous avons le type même du pavillon dit de «complaisance», ce que les milieux maritimes anglo-saxons appellent «pavillon de libre immatriculation», une autre façon de voir les choses. Il n'y a donc aucun rapport dans ce cas entre l'importance du tonnage enregistré et les orientations économiques du pays concerné, aucune relation évidente même à leur limite entre la capacité de transport déclarée et le niveau de développement du territoire en cause. La seule justification au fait que les armateurs soient plus ou moins enclins selon les époques à enregistrer à tel ou tel endroit leurs navires plutôt qu'à les exploiter sous leur pavillon national, tient en réalité au niveau des avantages fiscaux consentis et aux lacunes souvent très calculées de la réglementation concernant notamment la nationalité des hommes composant l'équipage et l'importance des personnels embarqués. On a pu aussi reprocher aux pavillons de complaisance de permettre de tricher à l'occasion avec les normes de sécurité les plus élémentaires et il ne manque pas de récits de catastrophes maritimes qui montrent que ce risque n'est malheureusement pas exclu. On ne peut cependant en conclure que les frigorifiques libériens offrent en la matière plus de risques que les cargos grecs ou chypriotes dont on a beau jeu de souligner la vétusté relative, car ce sont souvent des unités neuves que l'on a pris soin d'immatriculer à Monrovia avant même leur sortie de chantier, répondant à toutes les normes imposées par le Lloyd ou le Veritas. Tout au moins doit-on reconnaître que le système permet aux armateurs de comprimer leurs dépenses salariales et, sinon de limiter leurs effectifs navigants, de puiser largement la main-d'oeuvre non spécialisée qui leur est malgré tout indispensable dans le vaste réservoir humain du Tiers-Monde.

Vu en effet les coûts de construction rapidement croissants de cargos de plus en plus sophistiqués, vu l'alourdissement des frais de fonctionnement résultant en particulier des hausses successives des produits pétroliers et de la faiblesse moyenne des taux de fret frigorifiques (en raison sans doute d'un certain suréquipement), tous les armateurs se sont efforcés dans les dix dernières années de limiter

par tous les moyens possibles le poids de plus en plus lourd de leurs charges de personnel. C'est pourquoi tandis que la «polythermie» leur permettait d'élargir les possibilités d'emploi de leurs navires et que les gains en matière de capacité et, jusqu'à un certain point, de vitesse, leur rendait plus supportable l'alourdissement de leurs frais fixes de gestion, ils devaient accueillir avec faveur les progrès de l'automatisation du transport maritime grâce auxquels on pouvait, en ne maintenant qu'une équipe de quart, réduire opportunément l'importance des personnels embarqués, à compétence égale. On a vu aussi que l'adoption localement de la conteneurisation des bananes répondait à un souci analogue de rentabilité dans les limites imposées par la qualité du service rendu et la sécurité du transport.

Mais l'idée même de pavillon de complaisance, séduisante pour les armateurs, n'a jamais eu très bonne presse auprès des équipages et des syndicats de marins des pays industrialisés où le niveau de protection social est aussi le plus élevé. D'où un refus unanime de la part surtout de ceux qui sont le plus directement menacés dans leur emploi par le transfert d'un ou de plusieurs navires ou qui réalisent l'absence de perspectives de leur métier du fait de l'immatriculation systématique à l'étranger des unités neuves de tel armement important qui cesse ainsi d'opérer sous sa nationalité d'origine quand il n'est pas déjà domicilié depuis plus ou moins longtemps aux Bermudes ou à Curaçao (Antilles néerlandaises). Car si l'opération n'amène pas systématiquement à faire appel à un personnel d'encadrement aux qualifications douteuses comme on l'a parfois prétendu, elle a au moins l'avantage de permettre d'embaucher en toute liberté des matelots indiens ou philippins c'est-à-dire de recruter dans les parties du Globe où la demande de travail est élevée et où les niveaux salariaux sont par contre les plus bas. Cela ne se traduit pas nécessairement par une exploitation éhontée du personnel car les armements fruitiers ne sont pas parmi les sociétés de navigation les plus marginales où ces pratiques sont monnaie courante, mais on peut ainsi échapper du moins aux réglementations les plus contraignantes, en matière de licenciement surtout.

La résistance des syndicats nationaux, quelques manifestations exemplaires de solidarité ouvrière internationale, la menace de mesures de rétorsion dans certains ports ou certaines régions portuaires, celles-là même où ce type de navire doit relâcher souvent, ont en général dissuadé les principaux armements fruitiers européens de céder à ce jour à cette facilité, sauf circonstances exceptionnelles. En apparence au moins car on connaît très mal les rapports pouvant associer entre elles les multiples sociétés de transport maritime existant dans le Monde ; et telle vente officiellement déclarée peut très bien couvrir en réalité une opération de transfert inavouée. Que signifie réellement d'ailleurs telle société hâtivement constituée pour l'exploitation d'un unique navire, ou tel armement fruitier soudainement apparu à l'occasion du renouvellement partiel d'une flotte européenne importante mais totalement disparu quelques années plus tard après revente des mêmes

navires ? Nous touchons là au secret des affaires et il est en matière maritime d'autant mieux gardé qu'il s'agit de sociétés, parfois fictives, dispersées aux quatre coins du Monde. Il faut donc des circonstances exceptionnelles, une faillite parfois, pour que l'on puisse y voir un peu plus clair sur quelques cas précis.

On prendra soin cependant de noter que ces transferts sont en fait très courants à travers le Monde et qu'il suffit parfois de différences même limitées dans les conditions d'exploitation du navire d'une flotte à l'autre pour que de telles opérations puissent se justifier. Elles ne bénéficient donc pas systématiquement aux pavillons du Tiers-Monde et peuvent jouer aussi bien à l'avantage de pays européens. C'est ainsi que United Brands maintient traditionnellement le gros de sa flotte sous pavillon britannique et n'a jamais paru donner la moindre préférence à sa filiale hondurienne. Mais à l'inverse Castle-and-Cooke reconstituant récemment une flotte fruitière pour les besoins de la Standard, semble avoir choisi d'immatriculer systématiquement ses navires au Liberia. Les raisons sont donc complexes qui orientent les Compagnies vers tel ou tel pavillon plutôt que tel ou tel autre, mais ce qui est sûr c'est que les pressions de la concurrence internationale incitent de plus en plus les armements des pays industrialisés à tirer parti des facilités offertes avec ou sans l'accord de la puissance publique et le consentement, toujours résigné, des syndicats nationaux. C'est ce qui explique en grande partie le développement récent des flottes asiatiques.

On peut ainsi constater que dans la période 1978-1980 la croissance du potentiel de transport frigorifique libérien s'est brutalement stabilisée alors que le Japon, numéro 3 mondial actuel, et les Philippines, continuaient sans désemparer leur progression : + 175,3 p. 100 pour le premier ; + 59 p. 100 pour le second. C'est que le récent changement de pouvoir à Monrovia a incontestablement amené les sociétés à une attitude d'expectative alors que se dessinaient sans doute ailleurs, en Corée du Sud au besoin, d'aussi intéressantes possibilités que celles qui avaient fait jusque-là le succès de ce pavillon africain. On n'avait donc pas encore constaté au début de 1980 de reflux spectaculaire de la flotte libérienne mais les nouvelles immatriculations s'étaient de toute évidence raréfiées et le Japon, qui a plus que le Liberia profité de l'effort de construction récent (sa flotte est nettement plus jeune), put ainsi pratiquement rattraper le niveau d'équipement de ce territoire. C'est ainsi que l'ensemble des armements asiatiques avec 13,5 p. 100 de la capacité «Reefer» mondiale, a déjà dépassé le pourcentage africain (13,1 p. 100), et que l'Amérique centrale et méridionale, encore en 1966 la mieux placée, ne vient plus aujourd'hui qu'en troisième position (tableau 11).

Il y a évidemment une relation directe entre les progrès récents de la flotte japonaise et les développements spectaculaires de la production bananière commerciale des Philippines à partir de la fin des années 1960. On peut même constater que l'avènement de ce gros exportateur venant disputer victorieusement à Taïwan son marché traditionnel

se traduit exactement dans le domaine des transports par le déclin rapide de la flotte formosane (bon numéro 1 dans l'espace asiatique en 1966 et 1970 encore), et la progression accélérée à partir du milieu de la dernière décennie du pavillon philippin qui double sa capacité entre 1974 et 1978 puis maintient ce rythme de croissance jusqu'à 1980 au moins. Singapour, dès le début des années 1970, la Corée du Sud plus tardivement et même la République de Chine dans les dernières années, contribuent encore à renforcer le mouvement. Mais c'est sans contredit le Japon qui a enregistré les gains récents les plus spectaculaires.

Il apparaît ainsi que la flotte frigorifique se disperse très largement à travers le Globe, le monopole européen de l'immédiat après-guerre étant de plus en plus rapidement battu en brèche à la faveur notamment de la disparition de quelques-uns des grands armements qui avaient certainement, dans les années 1960, contribué à la promotion de ce type de transport. Le plus étonnant n'est pas en effet la récente percée japonaise, ni la forte position plus anciennement acquise par le Liberia, ni même le rôle croissant joué par les flottes grecques ou soviétiques, mais plutôt l'effondrement de la flotte allemande qui, de la deuxième place qu'elle occupait en 1970 avec 10 p. 100 de la capacité mondiale, se trouve ainsi avoir chuté au cours de la dernière décennie au quinzième rang, soit moins de 2 p. 100 (1,6) du potentiel Reefer international. Aucune autre n'a connu semblable régression en si peu de temps, pas même la flotte israélienne qui n'a jamais occupé une place de tout premier plan et dont la disparition, la seule que révèle notre tableau, souligne en fait l'élargissement géographique des activités de la Maritime Fruit Carriers vers l'Europe du Nord-Ouest et l'Allemagne en particulier.

● **Formation et évolution de quelques flottes fruitières :**  
Il n'est pas évidemment question de passer ici en revue tous les pays qui se sont successivement intéressés aux transports bananiers, mais plutôt de suivre les étapes du développement de la flotte internationale à travers quelques exemples significatifs. Nous avons en effet jusqu'ici surtout insisté sur l'aspect technique des choses et négligé relativement le rôle des entreprises maritimes (la CGM mise à part), qui au prix de nombreux tâtonnements et de quelques échecs, ont assumé le changement et réalisé, sans en avoir toujours eu conscience à l'origine, les transformations spectaculaires que nous n'avons pas beaucoup de mérite aujourd'hui à découvrir avec le recul du temps.

Nous aurons ultérieurement l'occasion d'examiner avec assez de détails les formules d'intégration de la production, du transport maritime et de la vente des fruits mises au point par les sociétés fruitières anglo-saxonnes pour que l'on puisse s'abstenir de les évoquer pour le moment. Nous aurons également la possibilité en traitant de la firme suédoise Salen, de retracer le destin remarquable des flottes scandinaves dont elle est incontestablement le meilleur représentant. C'est donc de l'Europe proprement dite, continentale, que l'on traitera essentiellement ici à travers

TABLEAU 11 - La flotte frigorifique internationale répartie selon le nombre, la capacité et la nationalité des navires.  
(Situation début 1980 - milliers de pieds-cubiques) d'après Barry-Rogliano Salles (affrètements) S.A. Paris.

	Nombre total	Capacité totale	Rang	150/199	200-249	250/299	300/349	350/399	400/449	450/550	550/650
Suède	16	10.384,3	7	-	-	-	-	-	-	2/975,7	14/9408,6
Grande Bretagne	81	34.900,6	1	-	1/215,6	3/789,4	7/2364,5	21/7717,4	12/5085,5	30/14595,5	7/4132,7
Danemark	11	4.530,6	9	3/462,8	-	-	-	-	4/1687,8	-	4/2380,0
Libéria	64	21.072,4	2	2/316,0	9/2039,7	13/3498,1	19/6162,1	4/1451,6	13/5487,4	2/932,3	2/1185,2
Grèce	64	17.682,8	4	5/951,0	22/4910,4	17/4676,2	8/2003,6	7/2590,9	1/449,1	2/933,9	2/1167,7
Nouvelle Zélande	1	586,4	33	-	-	-	-	-	-	-	1/586,4
Norvège	8	3.635,4	10	-	-	-	-	4/1549,2	-	4/2086,2	-
Pays Bas/Ant. Néerl.	6	2.311,8	18	2/311,8	-	-	-	-	-	4/2000,0	-
R.F.A.	7	3.126,1	15	-	-	-	1/347,0	-	2/834,3	4/1944,8	-
Japon	68	19.055,0	3	22/3799,3	10/2313,9	6/1644,4	16/5393,6	3/1105,2	8/3422,2	3/1376,4	-
U.R.S.S.	58	14.885,0	5	17/3170,0	12/2622,0	19/5002,4	3/931,2	-	5/2233,4	2/926,0	-
Chypre	5	1.658,4	23	1/176,6	1/215,8	-	-	1/384,3	1/405,4	1/476,3	-
Panama	47	12.666,3	6	4/731,5	16/2647,4	11/3071,2	5/1649,1	1/353,2	10/4213,9	-	-
Cuba	9	3.207,3	14	1/186,7	1/249,4	-	2/631,2	-	5/2140,0	-	-
Italie	12	3.394,1	11	1/176,0	-	5/803,0	1/334,5	2/760,6	3/1320,0	-	-
Honduras	11	2.271,0	19	3/507,3	-	4/524,8	-	-	1/1238,9	-	-
Chili	3	1.180,1	26	-	-	-	-	1/352,4	2/827,7	-	-
Philippines	7	2.210,5	21	1/187,3	1/246,2	1/272,0	1/327,8	1/360,8	2/816,4	-	-
Yougoslavie	4	1.064,2	27	-	2/464,0	1/252,2	1/348,0	-	-	-	-
Belgique	4	1.560,5	24	-	-	-	1/314,0	2/771,5	1/475,0	-	-
Uruguay	3	887,1	30	1/178,1	-	1/259,5	-	-	1/449,5	-	-
Equateur	7	2.551,0	17	-	-	-	3/978,6	3/1132,4	1/440,0	-	-
Finlande	1	408,0	38	-	-	-	-	-	1/408,0	-	-
Pologne	11	3.284,0	12	3/587,0	-	3/788,0	-	5/1909,0	-	-	-
France	17	5.680,1	8	-	1/239,0	4/1134,3	7/2413,5	5/1893,3	-	-	-
R.D.A.	10	3.238,2	13	-	-	2/547,8	4/1264,2	4/1426,2	-	-	-
Maroc	12	3.007,9	16	6/964,0	1/211,0	-	2/697,0	3/1135,9	-	-	-
Portugal	2	762,9	32	-	-	-	-	2/762,9	-	-	-
Singapour	7	2.022,6	22	-	3/654,4	1/296,3	1/326,3	2/745,6	-	-	-
Vénézuéla	1	360,0	40	-	-	-	-	1/360,0	-	-	-
Brésil	4	1.150,8	26	-	2/450,8	-	2/700,0	-	-	-	-
U.S.A.	1	334,0	41	-	-	-	1/334,0	-	-	-	-
Rép. Pop. Chine	3	786,8	31	1/215,4	2/571,4	-	-	-	-	-	-
Somalie	2	549,0	35	-	2/549,0	-	-	-	-	-	-
Corée du Sud	4	919,0	29	1/178,5	2/459,7	1/280,8	-	-	-	-	-
Espagne	11	2.215,4	20	1/172,8	10/2042,6	-	-	-	-	-	-
Taïwan	4	962,9	28	-	4/962,9	-	-	-	-	-	-
Côte d'Ivoire	2	496,5	37	-	2/496,5	-	-	-	-	-	-
Islande	2	362,0	39	1/150,0	1/212,0	-	-	-	-	-	-
Arabie Séoudite	3	557,3	34	3/557,3	-	-	-	-	-	-	-
Rép. Argentine	3	508,7	36	3/508,7	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL	596	192.427,0		81/14272,7	102/21868,7	96/24960,8	85/27520,2	72/26762,4	76/31934,5	54/26247,1	30/18860,6



quelques exemples particuliers représentatifs : la France et l'Italie, vieilles puissances coloniales ; l'Allemagne dont la flotte se dédouble curieusement avec la partition du territoire ; l'Union soviétique enfin dont on a déjà dit les efforts d'équipement récents.

*Du trafic colonial au tramping international : l'effort de renouvellement des flottes françaises et italiennes.*

C'est en 1933 qu'à peu près simultanément la France et l'Italie devaient procéder à la mise en exploitation des premières unités neuves spécialement conçues pour les besoins du trafic bananier. Mais alors que la seconde n'eut jamais à se soucier que du transport des fruits somaliens, ce qui lui permit de se contenter d'un potentiel frigorifique dans l'ensemble assez modeste (7 navires en 1939), la dispersion géographique de ses sources d'approvisionnement, les progrès rapides de la production et de la consommation des fruits devaient au contraire imposer à la première de très importants investissements. A la fin de 1938 la desserte du marché français mobilisait ainsi 27 navires isothermes soit 14 gérés par la Compagnie Générale Transatlantique sur ses lignes antillaises (61.322 m<sup>3</sup> représentant une capacité de 862.000 régimes) et 13 appartenant à divers armements desservant la Guinée, le Cameroun oriental et la Côte d'Ivoire (49.960 m<sup>3</sup> ; 525.280 régimes), auxquels il fallait encore ajouter la capacité d'accueil des divers paquebots exploités sur l'Afrique par les Chargeurs Réunis, la Compagnie Fraissinet et la Compagnie Fabre (10.433 m<sup>3</sup> ; 111.920 régimes). C'était donc un peu plus de 120.000 m<sup>3</sup> au total qui étaient ainsi disponibles pour le seul trafic bananier, sept ans à peine après que la décision de réglementer l'accès au marché français et de soutenir financièrement l'effort des planteurs nationaux avait permis de lancer véritablement dans l'Empire cette nouvelle spéculation. L'aide de l'Etat induisait dans les deux cas des résultats remarquables et c'était même en Italie une entreprise publique qui avait la charge du transport et de la répartition entre les régions des fruits importés dans la péninsule.

La Guerre mit évidemment dans ce cas un terme imprévu à l'expérience et sa flotte mobilisée puis apparemment détruite, la «Regia Azienda Monopolio Banane» ne survécut pas au régime qui l'avait créée. En France par contre, seule une partie de la flotte fut immédiatement réquisitionnée pour des tâches militaires et l'on put au moins dans les premiers temps se persuader que l'on pourrait de ce fait maintenir un minimum de relations régulières. Mais l'obligation pour les navires de naviguer en convois s'avéra bien vite néfaste à ce type de trafic et les croisières anglaises arraisonnant systématiquement nos navires au lendemain de l'Armistice mirent finalement un terme à un courant d'échanges qui n'avait en fait cessé de se dégrader depuis septembre 1939. Les Antilles en avril 1941, l'Afrique courant 1942, durent ainsi suspendre des expéditions de plus en plus problématiques et seule la Guadeloupe par-

vint à assurer encore quelques exportations en exploitant la proximité du marché nord-américain, pour autant que les relations entre les Etats-Unis et le gouvernement de Vichy le permettaient d'abord et que l'on disposait encore d'un potentiel de transport minimum une fois que l'île eut effectué son ralliement à la France Libre. Comme dans le même temps un certain nombre de navires étaient perdus pour faits de guerre, c'est donc seulement 14 sur les 26 unités en exploitation à la veille du conflit que l'on pouvait espérer récupérer au 1er juillet 1945, mais on dut en fait attendre le début de 1946 pour que soient effectives les premières démobilisations et plus longtemps encore pour que soient renfloués parfois et remis en état tous les bateaux capables de reprendre du service.

C'est en rachetant quelques vieux navires ayant appartenu à la UFC tels «San-Bruno» et «La Perla» rebaptisés pour l'occasion «Genale» et «Giuba», que l'Italie par contre put soutenir la reprise de la production somalienne. Mais il fallut que les Nations Unies aient décidé en 1949 de lui confier pour dix ans la tutelle financière du territoire pour qu'avec le rétablissement de l'ancienne Régie d'Etat devenue «Azienda Monopolio Banane», on entreprenne à nouveau de doter le pays d'un potentiel de transport réellement adapté à ses besoins. On put ainsi aligner dès 1955 6 navires (1,5 millions de pieds-cubes), mais ils étaient 10 au début de 1960 avec le remplacement des unités les plus anciennes et l'apparition timide de quelques constructions neuves, 13 à la fin de 1963 où la mise en service des premiers cargos de forte capacité (245.000 pc) de la flotte D'Amico avait permis de dépasser les 2,5 millions de pieds-cubes, et 15 au début de 1966 quand la flotte italienne parvient à dépasser pour la première fois les 3 millions de pc. Elle a dès lors fait le plein de ses effectifs et ne progressera plus que par un développement progressif des capacités individuelles comme le montre l'évolution des navires neufs successivement mis en service dans les vingt dernières années. La série des «Mare» de l'armement D'Amico passe ainsi de 245.000 pc pour les unités les plus anciennes (4 navires pour 1963-64) à 270.000 pc pour les plus récentes (4 navires encore en 1966 et 1967) ; et l'on atteint même avec les «Punta» mis en exploitation par Italcantieri en 1975-76 les 440.000 pc, ce qui est ici le maximum.

On doit en effet considérer qu'avec les années 1960 la flotte italienne se partage plus ou moins en deux masses inégales. D'un côté des navires, toujours de seconde main, ayant autour des 200.000 pc, visiblement destinés avant tout au transport des bananes somaliennes ; et d'autre part des cargos de plus forte capacité (240.000 pc et plus), polythermes, neufs, plus spécifiquement étudiés pour répondre éventuellement à la demande de transport internationale et parfois systématiquement affrétés à des armements étrangers. C'est qu'à partir des premières années 60, tout incite la flotte italienne à un profond renouvellement : l'indépendance somalienne et la décision d'ouvrir en conséquence une partie du marché national aux fruits américains ; le coup d'arrêt porté de cette façon aux

importations de bananes africaines ce qui entraîne un sensible fléchissement des arrivages de cette origine ; le niveau relativement élevé des frets frigorifiques internationaux incitant à profiter d'une conjoncture favorable mais invitant à se doter au préalable de navires mieux adaptés à ce type de demande ; la seconde crise de Suez enfin qui aboutit à la fermeture prolongée du canal et oblige les exportations somaliennes vers l'Italie à contourner l'Afrique, donc à recourir à leur tour à des unités plus rapides et de meilleure capacité. En résulte une mutation qualitative qu'expriment mal les statistiques mais que révèle, derrière la stabilité des effectifs (15 navires en 1966 ; 15 encore en 1978), un gain de capacité global légèrement supérieur à 50 p. 100 en 12 ans. L'Italie ne put pas cependant échapper ainsi à la dégradation progressive de sa position internationale et de 4,4 p. 100 en 1966 tombe en 1978 à 2,6 p. 100 de la capacité mondiale puis à 1,8 p. 100 en 1980. Il est vrai que seule parmi les pays de la CEE elle était parvenue curieusement à résister de 1974 à 1978 à la dégradation de la conjoncture et qu'il fallait bien qu'elle rejoigne un jour ou l'autre ses partenaires dans la Crise. C'est chose faite avec ce récent dérapage.

L'évolution de la flotte française n'est pas, toutes proportions gardées, différente. Après une rapide reconstitution justifiée par l'urgence d'assurer la reprise des importations alimentaires et la nécessité pour les Pouvoirs publics d'assumer les engagements qu'ils avaient pris en 1940 au moment de la réquisition des navires, la flotte bananière française était dès 1952-1953 pratiquement rétablie dans son état primitif. Elle était pourtant au-delà des apparences déjà bien différente de ce qu'elle était au moment de sa mobilisation ne serait-ce qu'en raison des caractéristiques bien supérieures des unités les plus récemment mises en exploitation qu'il avait fallu acheter ou faire construire à l'étranger en compensation des pertes que l'on avait subies. On put donc à partir de là consacrer tous les efforts à renouveler le matériel, à commencer par les plus vieux cargos sortis plus ou moins fatigués de la Guerre tandis que le développement rapide des importations nationales (170.000 tonnes en 1949, 270.000 tonnes en 1954-55, près de 400.000 tonnes en 1962) amenait à mettre en chantier de nouveaux navires.

Nous avons déjà longuement insisté sur l'évolution de la flotte de la CGT/CGM, le seul armement fruitier opérant aux Antilles. On se contentera donc de rappeler ici qu'après avoir atteint entre 1950 et 1956 une capacité d'environ 50.000 m<sup>3</sup> (8 à 10 navires), il progresse jusqu'à 90.000 m<sup>3</sup> entre 1962 et 1968 (une quinzaine de navires au maximum) et dépasse les 100.000 m<sup>3</sup> dans les années 1970 quoiqu'avec des effectifs cette fois nettement plus faibles (12 à 13 navires seulement) ce qui témoigne bien de la faveur croissante accordée aux unités de grande taille. On notera cependant que cette évolution aussi spectaculaire qu'elle paraisse n'a jamais pu modifier sensiblement la part de la flotte antillaise dans l'ensemble du potentiel national, qui est constamment de l'ordre de 40 à 45 p. 100. C'est dire que les sociétés intéressées au transport des bananes africaines

(ou malgaches) n'ont pas eu dans l'ensemble un moindre dynamisme.

Jusqu'à la fin des années 50 tous les armements français autres que la CGT se partageaient en effet l'importation des fruits de la Côte occidentale d'Afrique ou du Cameroun. Cependant à partir de 1958 lorsque l'indépendance guinéenne contraignit notamment la Compagnie de Navigation Fruitière à renoncer aux liaisons régulières qu'elle exploitait depuis ses origines entre Conakry et Nantes pour mettre en place hâtivement un programme de renouvellement de sa flotte qui lui permette d'affréter désormais ses navires au gré de la demande nationale ou internationale, on put réaliser pleinement que les temps étaient en train de changer et qu'il convenait de faire preuve d'un esprit d'innovation analogue. C'est ainsi que ces sociétés longtemps prisonnières du système de relations maritimes privilégiées développées dans le cadre impérial, commencent à s'ouvrir vers l'extérieur et à saisir la nécessité de la mutation technique d'où résulte la mise en service d'un nombre de plus en plus élevé de navires polythermes. On assiste dans le même temps à d'importantes restructurations qui soulignent mieux encore l'importance cruciale des années 1960. En témoignent le déclin jusque vers 1968 puis l'effondrement et la disparition de la flotte fruitière des Chargeurs Réunis (6 navires en 1958, 25.423 m<sup>3</sup> ; un seul en 1970) ; le passage de la Fruitière au Tramping avec l'entrée en service de 1956 à 1964 de quatre navires polythermes ; l'apparition de la «Caennaise» puis de la «Havraise» (CNHP) dans le domaine des transports bananiers en relation avec les débuts de l'exportation malgache ; la progression rapide de l'armement Martin qui reliait les Chargeurs sur le Cameroun mais se laisse tenter aussi par le Tramping ; et inversement la remarquable stabilité dont témoignent les sociétés Fraissinet et Fabre qui renforcent leurs liens traditionnels peu avant d'être absorbés, en 1964, par la Compagnie Maritime des Chargeurs Réunis.

La conséquence la plus importante de la décolonisation fut en effet d'amener les nombreuses sociétés qui opéraient encore parallèlement à la fin des années 1950, à se rapprocher afin de rationaliser leurs activités. C'est pourquoi le changement technique se double dans ce cas d'un regroupement assez remarquable qui, commencé en 1955 avec la fusion des sociétés Cyprien Fabre et Fraissinet, se prolonge avec le rachat de la compagnie de navigation Fabre-Fraissinet ainsi créée par la CMCR et la formation de l'actuelle société Fabre-SGTM qui gère désormais en étroits rapports avec L. Martin le potentiel frigorifique national opérant sur les côtes d'Afrique, et aboutit enfin quelques années plus tard au rapprochement des Chargeurs Réunis et de la Delmas-Vieljeux bien que l'opération n'ait pas eu d'effets directs dans le domaine qui nous intéresse. On ne peut donc plus opposer valablement aujourd'hui, comme par le passé, au sein de la flotte française, une flotte «antillaise» spécifiquement destinée à la desserte de ports guadeloupéens et martiniquais, et une flotte «africaine» spécialement étudiée pour les besoins du trafic ivoirien ou came-

rounais. Le contraste net encore dans les années 50, en raison des caractéristiques sensiblement différentes des navires utilisés et des structures de l'exploitation, s'estompe en effet rapidement avec les indépendances. Seules les difficultés rencontrées lors du lancement de l'exportation bananière empêcheront Madagascar de se mettre à l'unisson. En résulte notamment la plus faible capacité moyenne des polythermes mis en service par la Caennaise et l'échec relatif de celle-ci qui aboutira à la dispersion rapide de la flotte dont elle avait cru bon de se doter pour faire face au développement escompté de ce nouveau trafic. La CNHP qui avait effectué un effort analogue, en s'orientant cependant vers des unités plus importantes, devra également s'efforcer de leur trouver d'autres emplois en attendant finalement de s'en dessaisir.

Car l'originalité des années 1970 est bien, la vogue internationale du trafic frigorifique aidant, l'apparition sous pavillon français d'un certain nombre de nouveaux venus. Le lancement à la fin de la précédente décennie d'un important programme de construction standardisée à Dunkerque devait avoir ici un rôle déterminant. A cette occasion apparaissent en effet dans le sillage des «anciens» (Fabre-SGTM, Compagnie Fruitière, CGT) quelques «outsiders» tels la Havraise, les Messageries Maritimes et la société Courtage et Transport, les deux premières amarrant ainsi un essai de diversification de leurs activités maritimes mais la troisième apparemment spécialement constituée pour couvrir cette opération. En fait ce programme de réalisations coordonnées, probablement lancé à l'initiative de la Fabre-SGTM mais rapidement élargi à tous les armements intéressés par les avantages de la construction en série, visait avant tout à permettre à cette société d'étoffer sa flotte soit directement par la mise en chantier d'une unité neuve («Narval»), soit indirectement en affrétant pour dix ans deux autres des navires mis sur cale à la suite, le «Belouga» de la Fruitière et le «Marsouin» de Courtage et Transport. Cet apparent élargissement du nombre des armements nationaux concernés par le trafic frigorifique, ne contredit donc pas véritablement la tendance inverse à la concentration des entreprises que nous venons de constater sur les côtes d'Afrique. Il témoigne plutôt du succès, en France, de la formule du tramping inaugurée quelques années plus tôt par la Fruitière, et de la permanence dans le Monde d'une conjoncture favorable à ce type d'initiative à une époque où l'horizon économique apparaît encore parfaitement dégagé. C'est pourquoi on ne sera pas surpris qu'affrontés bientôt à des conditions de gestion moins favorables la plupart de ces nouveaux venus aient été amenés à renoncer, puisque n'ayant pas comme la CGM ou la Fabre l'obligation d'assurer un service de transport régulier, ils n'avaient pas à s'obstiner dès que l'investissement consenti n'était plus assuré d'une rémunération satisfaisante.

Il apparaît cependant que le recul récent du pavillon français n'a pas en réalité pour seule raison la quasi disparition des armements au tramping. Intervient aussi la revendication de certains Etats devenus indépendants

d'assumer désormais eux-mêmes une part de leurs exportations. Alors que sur les Antilles en effet la CGM garde une position intacte et qu'elle peut dans ces conditions organiser sans problème le développement harmonieux de sa flotte, la société Fabre-SGTM a dû au contraire consentir au début des années 1970 à un partage de trafic avec l'armement ivoirien SITRAM qui ne lui laisse plus espérer, quand celui-ci disposera enfin du potentiel nécessaire, que 50 p. 100 du tonnage des fruits annuellement chargés à destination de l'étranger. La SITRAM, Société Ivoirienne de Transports Maritimes, est née en 1967 de la fusion de deux entreprises préexistantes : la Société Ivoirienne de Navigation ou SINA fondée en 1961 sous le patronage de la CMC, et la Société Ivoirienne de Consignation et d'Armement (SICOMAR) créée en 1959 avec la participation des armements Fabre et Fraissinet. C'était initialement une société d'économie mixte associant à l'Etat ivoirien les divers transporteurs français opérant dans le pays, soit Delmas-Vieljeux, Fabre-SGTM et le Groupe SNO-Denis Frères ; mais la part de la Côte d'Ivoire s'était rapidement accrue passant de 35 p. 100 en 1967 à 60 p. 100 en 1970 puis à 80 p. 100 en 1974 pour atteindre finalement les 100 p. 100 à partir de 1976 tandis que le capital engagé dans l'entreprise passait de 0,5 milliards de francs CFA en 1967 à environ 7 milliards en 1974 et plus de 13 milliards en 1977.

L'accord de 1971 devait donc amener la SITRAM à se doter de ses premiers navires frigorifiques de type moderne avec l'achat, en 1973, de deux polythermes israéliens rebaptisés «Assouba» et «Azaguié» qui sont encore au début des années 1980 les seuls cargos de ce type immatriculés en Côte d'Ivoire bien qu'ils aient changé de propriétaire courant 1977. Mais les difficultés rencontrées dans l'exploitation de ceux-ci ne devaient pas inciter la société à poursuivre dans cette voie et la flotte ivoirienne n'a pas encore connu un développement analogue à celui que l'on constate par exemple dans le même temps au Maroc pour le transport des agrumes. Quoiqu'il en soit la part prise par les navires affrétés de la SITRAM a imposé à la société Fabre de limiter désormais l'importance de sa flotte frigorifique qui de 5 navires en 1974 (1,2 millions de pc) passe à 3 en 1978 (920.000 pc) et 2 en 1980 (700.000 pc seulement). De ce fait l'armement Martin opérant traditionnellement sur le Cameroun a pris ces dernières années un net avantage sur celle-ci puisqu'avec des effectifs stables de 1974 à 1980 (4 navires), il parvient au contraire à améliorer sa capacité de transport qui passe de 1 million de pc en 1974, aux alentours de 1,2 millions de pc en 1978 et 1980. Cela ne suffit pas cependant à atténuer sérieusement le déclin de la flotte française engagée dans le trafic bananier africain ou malgache.

Les listes publiées par les courtiers maritimes font ainsi apparaître entre 1974 et 1980 un repli national global de 40 p. 100. La Crise, la volonté d'émancipation du Tiers-Monde en matière de transport maritime y ont une part essentielle. Mais peut-être, en fait, les apparences sont-elles trompeuses et s'agissant de la flotte française au moins

faut-il nuancer cette image défavorable. Les documents que nous avons consultés pour étayer notre réflexion, ceux-là même qu'utilisent les professionnels lorsqu'ils se proposent par exemple d'affréter un navire, ont en fait l'inconvénient de ne comptabiliser encore que les navires de type Reefer. Ne figurent donc pas dans ces listes, les porte-conteneurs réfrigérés polyvalents de la CGM dont la première série au moins construite à Dunkerque n'est pas encore à la fin de 1980 effectivement en service. Or il est évident que les ventes récemment effectuées par cette Compagnie n'ont été décidées que dans la perspective de l'arrivée imminente de ces gros porteurs et que ceux-ci, loin d'entraîner une chute de sa capacité globale de transport, entraîneront au contraire un sensible développement de celle-ci. On considérera donc qu'au 1er janvier 1980 ces navires n'avaient pas encore eu le loisir de faire sentir leur présence, mais même si l'on met à part «Caraiïbe», on est étonné de ne pas trouver au moins la mention du «Fort-Royal» entré en flotte en 1979 et destiné à un trafic bananier déjà bien établi. La chose est d'autant plus curieuse que toutes les listes publiées incluent depuis longtemps sans problème les «Barranca» et «Bayano» de Fyffes exploités par United Brands qui ne sont rien d'autre que des porte-conteneurs, très proches par leur conception de ceux de la CGM, et n'ont jamais été à l'époque exploités ailleurs que sur les lignes desservies par la société qui les a conçus.

Il apparaît ainsi que le déclin apparent de la flotte française est en partie occasionnel et qu'il sera largement atténué dès que l'on prendra en compte l'effort d'équipement le plus récent de cette société soit environ 100.000 m<sup>3</sup> pour les seuls PCRP et 125.000 m<sup>3</sup> en incluant «Caraiïbe», c'est-à-dire pratiquement ce que représentaient les 14 navires de la CGT en exploitation en 1972! Dans ces conditions le déficit de 40 p. 100 constaté entre 1974 et 1980 n'exécède sans doute pas en réalité les 10 p. 100, et la France est certainement de tous les pays intéressés aux transports frigorifiques l'un de ceux qui ont le mieux résisté à ce jour à la Crise. On se souviendra cependant que c'est la flotte antillaise qui a pour le moment tiré avantage de la conteneurisation et l'on constatera que l'équilibre jusque-là tant bien que mal préservé est ainsi définitivement rompu en sa faveur. Nous verrons ultérieurement que ce phénomène est à mettre en relation avec l'implosion récente de la production africaine consécutive à la décolonisation.

*Un aspect particulier du dynamisme allemand : naissance et évolution d'une grande flotte fruitière.*

L'évolution de la flotte allemande a ceci de caractéristique qu'elle fut à deux reprises interrompue par la guerre et que la partition qui a été imposée au territoire après 1945 a abouti de façon assez inattendue à la dédoublement. Il faut cependant le reflux spectaculaire de la flotte Ouest-allemande depuis le début des années 1970 pour que la RDA, qui témoigne en la matière d'un rythme de développement beaucoup plus sage, puisse parvenir enfin, contre

toute attente, à prendre l'avantage. L'effondrement, en dix ans au plus, du potentiel de transport frigorifique de la RFA n'en est que plus évident.

L'histoire de la flotte allemande se confond pratiquement jusqu'à 1939 avec celle de l'armement hambourgeois Laeisz et les efforts développés avec obstination par la «Afrikanische Frucht Compagnie» pour lancer la production bananière commerciale dans la plaine de Tiko, dans ce qui sera bientôt le Cameroun occidental ou Cameroun britannique. Elle eut ainsi des débuts difficiles. Cette société se proposait en effet de mettre en service en 1914 et 1915 deux navires fruitiers, soit une capacité réfrigérée totale de 230.000 pc, quand l'éclatement du conflit amena leur mobilisation avant même qu'ils aient pu être mis en service. Ils parvinrent cependant à échapper à la destruction mais l'Allemagne vaincue dut les céder à la Grande-Bretagne au titre des réparations et celle-ci les attribua à la société Fyffes en compensation du tonnage mobilisé qui avait été perdu. L'armement Laeisz dut donc reprendre le problème à l'origine. On notera tout de même qu'après avoir navigué quelques années sous pavillon britannique, ces deux navires seront vendus dans le courant des années 30 à des intérêts allemands. Ils deviendront ainsi les premiers éléments de la flotte de la «Union Handels und schiffahrt gesellschaft» qui resserrera ultérieurement ses liens avec la UFC et prendra en charge vers 1935 ou 1936 une série d'unités neuves.

Mais dans le courant des années 20 les planteurs allemands dont les biens avaient été mis sous séquestre par les autorités britanniques assurant par droit de conquête puis sous mandat de la SDN l'administration du Cameroun occidental, avaient enfin obtenu de rentrer en possession de leurs domaines, et la Afrikanische avait alors pu envisager de reprendre ses activités d'exportation à Tiko. Elle procéda donc dans l'immédiat à quelques affrètements puis, avec les progrès relativement rapides de la production, entreprit de se doter d'une série de navires isothermes le plus exactement adaptés à la capacité de chargement local. On passe ainsi, en dix ans exactement, d'unités de 100.000 pc, allant 12,5 noeuds en service à des navires de 220.000 pc et plus, allant 16 noeuds, en 1938 et 1940. C'est alors que la seconde guerre mondiale viendra mettre un terme brutal à l'expansion assez remarquable du potentiel de transport de la société qui, parti de 200.000 pc au début de 1931, atteignait déjà 615 000 pc en janvier 1936 et approchait le million de pc au 1.1.1939 (961.000 pc exactement) avec seulement 6 navires en exploitation. Suit également avec la défaite la dispersion de cette flotte soit pour fait de guerre, soit au titre de compensation des pertes subies par les alliés. C'est dans ces conditions que plusieurs unités survivantes iront à nouveau grossir les moyens maritimes de Fyffes tels «Pelikan» rebaptisé «Pacuare», «Pontos I» devenu «Nicoya» et «Panther II» prenant le nom de «Reventazón».

L'importance prise dans les années 1930 par l'armement Laeisz qui eut jusqu'à 7 navires en service en 1938 (941.000

pc), ne doit pas cependant nous faire oublier l'apparition ou le développement dans la seconde moitié de cette décennie, d'une autre flotte destinée celle-là au transport des fruits américains (Amérique centrale, Antilles, Brésil à l'occasion). Elle est aussi moins homogène compte tenu de l'intérêt que portent au trafic fruitier divers transporteurs maritimes, au premier rang desquels on comptera notamment la Union Handels qu'il faut bien considérer comme la seconde filiale européenne de la UFC puisque ses navires sont régulièrement répertoriés à partir de 1936 (tout comme Fyffes) dans les listes annexées aux rapports annuels de cette compagnie. Elle avait en exploitation à la veille de la guerre en effet 4 navires. Mais on signalera aussi l'apparition à Hambourg, vers la fin de la décennie semble-t-il, d'un groupe concurrent plus particulièrement orienté vers l'Amérique du Sud et exploitant également en 1939 4 navires, dont probablement deux affrétés. Il associait pour autant qu'on puisse le discerner à quelques compagnies de navigation, tels H. Schuldt et peut-être RM Sloman, un certain nombre d'importateurs parmi lesquels on mentionnera les sociétés W. Bruns, JH Lütten et fils, PH. Astheimer et fils, Olf Köpke et Compagnie, et peut-être quelques autres. Il semble ainsi préfigurer les formules qui présideront ici à la reprise des échanges dans les années 1950 : la recherche d'un partenaire sud-américain situé de préférence dans un secteur géographique où la UFC n'est pas fortement implantée, l'association plus que l'intégration de l'importation et du transport, le refus d'une façon générale de la dispersion des moyens et de l'aventure individuelle, ce qui n'exclura pas à l'occasion tensions et ruptures mais créera initialement au moins les conditions d'une reprise plus rapide.

La Guerre ayant à nouveau disloqué la flotte et ruiné les efforts de quinze années, il avait donc fallu repartir à zéro, à cela près qu'il était désormais exclu que les planteurs allemands du Cameroun puissent un jour rentrer dans leurs biens et qu'il était encore strictement interdit à l'Allemagne de posséder des navires ayant une vitesse supérieure à 12 noeuds. Coupée en conséquence de la principale de ses sources d'approvisionnement habituelles et dans l'impossibilité de se doter des cargos les mieux adaptés au trafic fruitier, le pays se trouvait pour l'immediat dans la dépendance des quelques sociétés étrangères qui pouvaient y développer leurs activités (de la UFC notamment), ou des disponibilités de l'exportation canarienne pour laquelle le problème d'un transport spécialisé ne se posait pas. C'est pourquoi il fallut attendre le mois de mai 1950 pour que soit accordée à l'Allemagne la possibilité de passer commande de ses deux premiers navires fruitiers d'un type moderne tandis que l'acquisition en Suède d'un navire d'occasion par quatre firmes hambourgeoises associées pour le transport de leurs fruits lui permettait dès le mois de juin de la même année de retrouver sa place dans le trafic bananier international. Il apparaît ainsi qu'en raison des multiples limites imposées à la souveraineté allemande au lendemain du conflit, c'est avec quatre à cinq années de retard sur la France ou la Grande Bretagne que l'on pourra véritablement amorcer ici l'effort

de reconstruction et que dans ces conditions, c'est seulement en 1955 pour Laeisz, vers 1958 ou 1959 pour la Union Handels que l'on pourra égaler le potentiel de transport dont on disposait à l'ouverture des opérations militaires. Mais on remarquera malgré tout qu'en raison de l'activité développée par quelques armements tel W. Bruns, c'est en fait dès 1954 que l'on parviendra à dépasser la capacité disponible en 1938, soit un à deux ans au plus après la France qui n'avait pas eu à surmonter les mêmes handicaps. La reprise est donc, là comme ailleurs, excessivement rapide.

Après avoir dans les premières années cherché à se doter de navires de 220 à 230.000 pc, très proches par conséquent des unités les plus modernes en service à la veille de la Guerre, les armements allemands entament en effet dès 1956 une phase de développement accéléré qui les porte à demander des navires de plus en plus importants et de plus en plus rapides. On peut à ce propos distinguer plusieurs types de comportements. Dans le premier cas, chez Laeisz par exemple, la progression réalisée apparaît dans l'ensemble très continue, que l'on envisage la phase de mise en place de la flotte (en gros les années 1950) ou celle de son premier renouvellement (les années 1960). Dans le second, chez Bruns essentiellement, le développement du potentiel frigorifique et sa modernisation se réalisent de façon moins ménagée à la faveur d'une série de ventes que l'on peut estimer souvent anticipées vu l'âge des unités en cause, et d'un programme de constructions neuves beaucoup plus ambitieux que dans le cas précédent. Mais ceci ne paraît valable que pour les années antérieures à 1970. Ultérieurement en effet, c'est une tendance assez générale au reflux des effectifs et des capacités qui s'impose, d'où résulte l'effondrement déjà signalé.

On constatera ici également que le succès international rencontré par le transport frigorifique dans les années 1960 s'est traduit par l'apparition de nouveaux armements soucieux d'exploiter une conjoncture favorable. On assistera même vers la fin de la décennie et le début de la suivante à une prolifération exceptionnelle, et sans doute anormale, de la flotte allemande en liaison avec les opérations financières des «Maritime Fruit Carriers», jusqu'à ce que la faillite de cette brillante affaire aboutisse à la dispersion du potentiel de transport qu'elle avait fait construire, seule ou en association, en Norvège ou en Grande Bretagne. En résulte une série de ventes et de transferts qui contribuent à amplifier l'effet des difficultés que connaissent à même époque les plus vieux armements. C'est ce qui explique l'ampleur exceptionnelle des variations récentes de la flotte allemande. L'analyse de quelques cas particuliers va nous permettre maintenant d'illustrer ces remarques très générales.

#### • Le cas de l'armement Laeisz.

Après des débuts relativement lents, 3 navires (670.000 pc) mis en service de 1952 à 1954, il connaît une très nette accélération d'activité, ce qui lui permet de porter sa capacité de transport à 860.000 pc (4 navires) en 1955,

puis à 1.273.000 pc (6 navires) en 1956, 1.463.000 pc (7 navires) en 1957 et, après une courte pause, 1.693.000 pc en 1960, 1.793.000 pc même en 1961 avec dans les deux cas 8 navires en service. Autre pause en 1964 à ce niveau élevé et c'est avec parfois de brèves rémissions une nouvelle course ascendante grâce à laquelle on atteint en 1965 les 2.370.000 pc (10 navires), puis les 3.398.000 pc en 1968 et les 3.715.000 pc en 1970. On peut cependant distinguer dans cette longue phase de croissance sans problème deux grandes périodes où s'expriment des conceptions sensiblement différentes en matière de transport. Pendant les dix premières années, en effet, de 1951 à 1960, le nombre des navires en activité n'a cessé de s'accroître sans que le type moyen mis en ligne parvienne à dépasser les 216.000 pc, les extrêmes se situant alors entre 190.000 pc pour 3 navires livrés en 1954, 1955 et 1956, et 250.000 pc pour «Pentelikon» qui apparaît à l'extrême fin de la période considérée. C'est donc encore une flotte composée essentiellement de petits navires d'un type très semblable d'ailleurs aux plus grandes unités en exploitation sur le Cameroun à la veille de la guerre.

Mais dans les dix années qui suivent la situation évolue différemment. Avec les progrès rapides de la ligne Equateur-Hambourg qui concentre maintenant les activités de la société, apparaît en effet toute une série de cargos fruitiers de forte capacité tandis que sont retirés les uns après les autres au bout d'une dizaine d'années en général (mais certains ont 14 à 15 ans de navigation sous le pavillon de la Compagnie) les unités les plus modestes et les plus lentes tels «Pegasus» en 1960, «Parthenon» en 1964, «Persaeus» en 1965, etc. Entrent en flotte dès 1964, dans ces conditions 3 navires de 290.000 pc mais l'on atteint les 300.000 pc en 1966-67 (4 navires), 325.000 pc courant 1967 (2 navires) pour aborder enfin les 385.000 pc en 1969 avec «Pontos II» et «Pomona II», tous deux enregistrés en Belgique et exploités en collaboration avec l'armement Alhers. En dix ans la capacité du fruitier moyen s'était donc accrue de 44 p. 100 (s'élevant de 215.338 pc à 309.583) tandis que la vitesse des navires les plus rapides était passée de 18,5 noeuds en 1960 à 22,5 pour les deux plus récents d'entre eux. Une flotte performante et jeune, l'âge moyen était au 1.1.1970 très légèrement supérieur à quatre ans, telle était l'image de la flotte de Laeisz à son apogée. C'est donc avec quelque surprise que l'on dut constater à travers l'ensemble des années 1970 le déclin irrémédiable de cet armement prestigieux qui n'alignait plus en 1973 que 7 navires, un peu plus de 2 millions de pieds-cubes et 4 seulement en 1978 avant de disparaître peu après des rôles de la flotte allemande.

● La société W. Bruns.

Alors que la société Laeisz après avoir commencé ses activités bananières sur la côte d'Afrique se tourna dans les années 1950 vers l'Equateur en devenant le transporteur attiré de la «Exportadora de Frutas Ecuatorianas» (EFE) issue de l'éclatement du «groupe allemand», la société W. Bruns n'a jamais connu autre chose pendant les trente

années où elle s'intéresse à la banane que l'exportation des fruits entre Guayaquil ou Puerto-Bolivar et Hambourg. Etroitement associée à la «Unión de Bananeros Ecuatorianos S.A.» (UBESA), l'autre versant du «Grupo Alemán», elle fut ainsi amenée comme Laeisz à se doter jusqu'à la fin des années 60 d'un nombre croissant de navires, ce qui devait la placer en 1969, avec un peu plus de 4 millions de pc, au tout premier rang de la flotte Ouest-allemande : 14 navires, 23 p. 100 de la capacité totale de celle-ci. Comme Laeisz encore elle connaîtra avec les années 70 un très sensible déclin qui la ramène en 1973 à 6 navires et 1.850.000 pc seulement, mais elle parvient malgré tout à stabiliser ses effectifs et réussit même en 1978 à approcher à nouveau les 2 millions de pc. Elle n'a plus cependant le même dynamisme et se survit en fait faute d'avoir pu encore découvrir un acquéreur sérieux. Elle disparaîtra finalement courant 1978 rachetée par Castle-and-Cooke et ses navires seront aussitôt transférés sous pavillon libérien.

Ce qui individualise donc nettement ici la société Bruns, c'est d'une part la rapidité et l'ampleur de son développement puisqu'elle parviendra à mettre en ligne pendant les 37 années qui séparent l'achat de «Quadriga» de la vente de ses derniers frigorifiques, 29 navires ; et c'est d'autre part le caractère souvent spectaculaire et imprévu de ses mutations qui n'ont pas d'équivalent dans toute la flotte fruitière Ouest-allemande. Rien de comparable en effet chez H. Schuldt qui mettra en oeuvre au maximum 8 navires à la fin des années 1960 et n'aura exploité qu'une quinzaine de frigorifiques sous pavillon allemand avant de prendre l'initiative de transférer sa flotte au Liberia dans les dernières années 1970 ; chez Scipio qui n'aura également que 8 navires vers 1973-74 et ne garde en activité en 1980 que deux unités sur les 13 qui ont été achetées ou construites pour le compte de la Union Handels ; ou même chez Laeisz qui n'a mis en service que 20 navires entre 1951 et 1970. Rien pourtant dans les débuts de la société Bruns ne l'individualise parmi l'ensemble des armements nationaux intéressés aux transports fruitiers.

Dès 1952 elle a commencé à se doter d'unités neuves mais elle ne renonce cependant à l'exploitation de «Quadriga» que vers 1960, probablement parce que le type de cargo dont elle avait entrepris de se doter dans l'immédiat après-guerre n'était pas différent dans ses lignes essentielles de ce navire pourtant de conception ancienne. De «Quartole» (1952) à «Quartett» (1955) puis de «Brunshausen» (1955) à «Brunsdeich» (1961) s'étoffe ainsi progressivement une flotte importante dont la caractéristique majeure est probablement l'homogénéité puisque la capacité de ces navires évolue en fait dans une fourchette étroite : 230.000 pc au moins, 250.000 au plus. On approchait ainsi 1,4 millions de pc au 1.1.1959 et rien ne laissait alors prévoir que l'expansion régulière de la Compagnie pourrait être aussi brutalement rompue qu'elle le fut avec les premières années 60. Mais l'accident devait être vite surmonté et dès 1966 on avoisinait déjà les 3 millions de pc.

Comme aucun des armements allemands ne connaît à

l'époque semblable accident, c'est chez Bruns sans doute qu'il faut chercher la cause de ce repli assez inattendu. On constate en effet qu'au moment où cette entreprise était engagée dans un important programme de constructions et qu'elle se proposait en conséquence de vendre ses navires les plus anciens, l'occasion s'était présentée à elle de se séparer d'un seul coup d'une partie des unités qu'elle aurait sans doute en d'autres circonstances mises en vente de façon mieux échelonnée, et qu'elle avait ainsi pris l'initiative d'une cession anticipée qui devait dans l'immédiat sérieusement amputer son potentiel de transport. Les Soviétiques s'étant à l'époque déclarés acheteurs d'un tonnage frigorifique de seconde main important, pour répondre sans doute au développement contemporain de leurs relations maritimes avec quelques pays du Tiers-Monde tels la Guinée-Conakry ou Cuba, il y avait évidemment là une occasion à saisir, à une époque où justement l'évolution rapide du trafic fruitier commençait à dévaloriser tout le potentiel de transport mis en ligne dans la décennie précédente.

Ainsi s'explique le reflux de 1963 et par compensation le bond de 1964-65 quand les navires neufs, enfin disponibles, prennent leur service. Bruns ayant cédé aux Soviétiques tous les navires qu'il avait fait construire et exploité avant 1964, se trouvera ainsi avoir réalisé la double performance de modifier complètement les caractéristiques de sa flotte en la rajeunissant très sensiblement (9 navires sur 11 ont au 1.1.1966 une capacité de 285.000 pc), et d'améliorer très sensiblement la capacité dont il dispose sans accroître de façon notable ses effectifs. Il aura par cette opération transféré à l'Est 9 navires construits entre 1952 et 1961 (2 millions de pc) auquel il ajoutera encore entre 1964 et 1966 deux de ces navires de 290.000 pc qu'il vient de réceptionner, soit un potentiel global très proche de ce qu'il parvient à mettre en ligne lui-même au 1.1.1966 : 2,6 millions de pc pour 11 navires contre 11 navires et 2.977.000 pc sous la marque de la société.

Suit avec la seconde moitié des années 1960 une phase de développement plus régulier comme si cet armement après une importante opération spéculative retrouvait un

rythme de développement normal. Il parvient en trois ans de cette façon, avec des unités qui dépassent à partir de 1968 les 300.000 pc, à dépasser au 1.1.1969 les 4 millions de pc, ce qui est en fait son record absolu. Car avec les années 1970, cette entreprise qui avait jusque-là tenu la première place dans sa spécialité au sein de la flotte allemande connaît une rapide contraction de 1969 à 1973 (7 navires vendus) puis après une courte période où elle parvient à stabiliser ses effectifs, disparaît avec la fin de la décennie.

Les années 1970 voient donc l'effondrement irrémédiable de la flotte Ouest-allemande qui après avoir approché en 1973 les 18 millions de pc, n'est plus en 1980, avec 3 millions de pieds-cubes, que l'ombre d'elle-même (tableau 12). Il est probable que dans l'immédiat le développement des activités de la MFC ait incité les armements traditionnels à suspendre leurs efforts d'investissement puisqu'ils pouvaient maintenant affréter les navires plus importants dont ils avaient besoin. Mais l'intense activité développée par cette entreprise qui force l'attention, a surtout pour effet de masquer quelque temps le changement de comportement des autres transporteurs dont on ne s'avisera vraiment que plus tard, quand la poussée de fièvre qu'elle aura suscitée sera retombée. Il n'est pas indifférent en effet de noter que ce sont justement les deux grands armements «indépendants» assurant pour le compte de distributeurs nationaux le transport des fruits équatoriens qui ont été en priorité touchés, alors que les sociétés plus ou moins étroitement associées aux grands groupes fruitiers internationaux auxquels ils affrètent leurs navires, résistent apparemment plus longtemps à la Crise. On ne niera pas à ce propos les effets dissuasifs résultant de l'évolution des coûts d'exploitation des navires en Europe qui incite les entreprises à déplacer dès que possible leurs activités vers un certain nombre de pays du Tiers-Monde réputés accueillants ; mais on ne négligera pas pour autant le rôle tenu en cette affaire par les grandes sociétés bananières anglo-saxonnes qui développent à travers les années 1970 une offensive vigoureuse en direction des marchés européens

TABLEAU 12 - Evolution de la flotte frigorifique allemande 1955/1980 (Nb d'unités en service/millions de pieds-cubes).

	1955	1959	1963	1966	1969	1973	1978	1980
Laeisz	6/1.24	7/1.46	8/1.72	9/2.22	14/3.41	7/2.10	4/1.20	-
Bruns	4/0.89	7/1.58	4/0.92	11/2.98	14/4.05	6/1.85	6/1.99	-
Sloman	2/0.37	3/0.54	4/0.79	3/0.65	4/1.07	2/0.60	-	-
Schuldt	1/0.21	4/0.83	6/1.28	4/0.88	8/2.24	5/1.72	5/1.72	-
Horn	1/0.22	2/0.45	4/0.94	4/0.94	2/0.49	-	-	-
Union	-	5/1.16	7/1.73	9/2.60	9/2.60	8/2.21	5/1.92	2/0.98
Oetker	-	2/0.48	4/0.81	6/1.40	10/3.56	8/3.13	2/0.85	2/0.96
Reinecke	-	-	2/0.37	2/0.37	-	-	-	-
MFC	-	-	-	-	-	3/1.11	-	-
Intermare	-	-	-	-	-	2/0.83	5/1.94	2/0.76
Frigomaris	-	-	-	-	-	11/4.37	6/2.43	1/0.42
Suedstern	-	-	-	-	-	-	1/0.41	-
TOTAL	14/2.93	30/6.50	39/8.56	48/12.00	61/17.42	53/17.92	34/12.46	7/3.12

en exploitant les difficultés rencontrées par leurs principaux rivaux commerciaux restés plus ou moins à l'écart du mouvement d'expansion de la production en Amérique centrale et pénalisés encore par la consolidation rapide de quelques groupes équatoriens concurrents. Le déclin puis la disparition des flottes prestigieuses de Laeisz et de Bruns est ainsi à mettre au compte autant des difficultés de maintenir en Europe dans les années 1970 une importation bananière authentiquement indépendante, que de la crise actuelle et de l'érosion constante de la capacité de résistance des flottes européennes à la concurrence internationale.

*L'expansion récente de la flotte frigorifique des pays socialistes européens.*

L'effort de modernisation de la flotte Ouest-allemande et suédoise ayant permis au tournant des années 1960 la mise en vente d'un certain nombre de navires construits dans l'immédiat après-guerre, ce fut l'occasion pour l'Union soviétique, l'Allemagne de l'Est mais aussi la Yougoslavie de récupérer un important tonnage et d'aborder ainsi le domaine des transports frigorifiques par unités spécialisées. En 1963 l'URSS possédait de ce fait une dizaine de navires, soit à peu près 2,5 millions de pc ; la RDA en exploitait deux («Djoliba» et «Dubreka» maintenus en service sous les noms de «Fritz Reuter» et de «John Brinkman») ; et la Yougoslavie un seul, «Plod», l'ancien «Alsterkamp» de Sloman.

Dès l'origine l'Union soviétique s'impose donc par l'importance des tonnages qu'une politique d'acquisition hardie lui permet de mettre en ligne (24 navires en 1966, tous de seconde main ; une trentaine en 1970, près de 7 millions de pc) ; mais elle n'a pas encore réalisé à l'époque tout le parti qu'elle pouvait tirer de l'affrètement international systématique de ses navires ou commence à peine à s'aventurer dans cette voie. Car c'est seulement avec l'entrée en flotte à la fin des années 1960 de quelques unités neuves puis avec les importantes commandes qu'elle est amenée à passer dans la décennie suivante aux chantiers polonais, qu'elle va pouvoir se permettre de proposer ses navires au mieux-offrant à mesure que la détente entre les blocs pousse à l'intensification des échanges et incite l'URSS à se procurer par tous les moyens possibles les dollars dont elle a besoin pour payer ses importations de matières premières et de technologies occidentales. En résulte une flotte importante qui comptait au début de 1980 58 navires et 15 millions de pc soit le troisième rang mondial à égalité avec la Grèce pour le nombre de navires et le quatrième, derrière la Grèce cette fois, pour la capacité disponible.

L'originalité de la flotte soviétique est évidente. Elle est d'abord de formation récente puisque les premières acquisitions ne sont pas antérieures à 1960. Elle est aussi cependant relativement âgée puisque 53 p. 100 des navires en activité au début de 1980 ont plus de dix ans d'exis-

tence, les plus anciens atteignant même 27 ans tels «Icha» et «Malakhov Kurgan», rachetés à la société Salen. 27 navires seulement sont à l'époque de construction postérieure à 1970 et 18 ont même été mis en exploitation avant 1975. C'est ensuite une flotte qui n'a guère cherché dans son évolution récente les fortes capacités à l'encontre de ce que l'on constate dans le cas des pavillons libérien et grec où les navires de 400.000 pc sont nombreux soit en raison de l'immatriculation directe de constructions neuves, soit plus couramment du fait de transferts plus ou moins anticipés. Aucun navire ne dépasse en effet ici, en 1980, les 550.000 pc et très peu excèdent encore les 450.000 pc, la moyenne des sept unités les plus importantes s'établissant pratiquement à ce niveau (451.300 pc). Qui plus est la tranche des 350 à 400.000 pc correspondant actuellement au type de navire le plus recherché parce qu'autorisant l'exploitation la plus souple, n'est même pas représentée ; et c'est curieusement dans la gamme des 250 à 290.000 pc, secondairement entre 150 et 200.000 pc que se concentrent les plus gros effectifs : 33 p. 100 des navires et 34 p. 100 des capacités dans le premier cas ; 29 p. 100 des navires et 21 p. 100 des capacités dans le second.

Il faut y voir évidemment le résultat d'un choix délibéré. Les Soviétiques ont en effet préféré de toute évidence concentrer leurs efforts essentiellement à deux niveaux ; celui des 150 à 200.000 pc (moyenne 199.700) tout d'abord soit des unités adaptées au trafic des viandes ou du poisson mais utilisables éventuellement pour de courtes périodes au transport des fruits ; et celui des 250 à 300.000 pc, accessoirement 350.000 (quoique la moyenne n'excédât guère dans ce cas les 265.000 pc) soit un type de navire petit relativement à la norme actuelle en matière de trafic bananier mais très apprécié, même pour les expéditions lointaines, surtout quand en période de forte demande les cargos de capacité supérieure se trouvent déjà tous mobilisés.

La flotte soviétique ne s'est pas en effet constituée pour répondre aux seules exigences du commerce extérieur de l'URSS mais aussi pour tenter de tirer profit de la demande internationale de transport. Ce faisant elle n'a pas cherché à rivaliser directement avec les grands armements européens spécialisés dont le rôle reste essentiel en la matière. Tout au plus, compte tenu de leurs choix techniques, s'est-elle efforcée de prendre position dans le vaste créneau qu'ils avaient paru négliger en se portant massivement vers un type de navire de plus en plus important et sophistiqué. Elle a pu de ce fait acquérir en moins de dix ans une forte position sur le marché mondial des frets frigorifiques et sa situation apparaît aujourd'hui d'autant plus inexpugnable que les normes de rentabilité de ses cargos sont en fait très différentes de celles qui s'imposent aux armements occidentaux. Il est certes évident que l'Union soviétique n'a pas du tout intérêt à ce qu'une trop active concurrence n'aboutisse à fixer des taux de fret trop bas puisque ce serait du même coup affaiblir gravement l'efficacité de cette «pompe» à devises, mais elle garde toujours la possibilité de proposer à l'occasion



ses navires à des prix plus avantageux et peut ainsi éliminer éventuellement la concurrence sur le terrain qu'elle s'est choisi. Il n'est pas impossible non plus que modifiant sa politique elle puisse un jour élargir sa flotte en y incorporant des unités de meilleure capacité dans la logique d'une évolution récente qui lui fait rechercher, dans les années 1970-73, des navires de 180 à 190.000 pc puis dans la seconde moitié de la décennie des navires de 260.000 pc, également plus rapides. C'est là de toutes les façons un concurrent avec lequel les armateurs occidentaux devront de plus en plus compter.

La République démocratique allemande et la Yougoslavie font par comparaison modeste figure. Leur effort d'équipement est, au moins jusqu'à 1974-75, des plus raisonnables et paraît encore dicté plus par l'évolution de la demande nationale que par un souci très évident de spéculer sur l'état du marché des frets frigorifiques dans les pays occidentaux. A partir de 1975 par contre la situation semble évoluer rapidement pour ce qui concerne au moins la RDA qui sait alors tirer parti de circonstances favorables pour étoffer son potentiel de transport tandis que la Yougoslavie qui ne modifie pas dans les mêmes proportions son attitude à l'égard du problème se trouve rapidement distancée. Ayant réuni de 1965 à 1975 quatre navires dont les plus importants ne dépassaient pas les 250.000 pc, elle ne cherchera pas en effet à dépasser ce niveau d'équipement relativement modeste et seule la nécessité de renouveler un matériel parvenu à sa limite d'exploitation permet d'expliquer le faible gain de capacité que l'on enregistre ici entre 1978 et 1980.

La VEB Deutfracht Seereederei qui est des deux compagnies d'Etat Est-allemandes celle qui, entre autres activités, est concernée par les transports fruitiers, témoigne par comparaison d'un dynamisme remarquable, puisque de 1974 à 1978 elle fait l'acquisition de six navires et accroît sa capacité totale d'un peu plus de 180 p. 100. Elle améliore sensiblement de cette façon sa position face à la flotte soviétique qui ne progresse dans le même temps que d'à peu près 42 p. 100, mais voit à nouveau se creuser son handicap au terme de la décennie puisqu'elle se stabilise tandis que l'URSS poursuivant sur sa lancée approche maintenant les 15 millions de pc. On pourra évidemment penser que le rapprochement que nous faisons ainsi de deux flottes aux capacités si dissemblables est assez arbitraire, mais il suffit d'une analyse même superficielle de leurs contenus respectifs pour constater au-delà de leurs disparités les plus apparentes une évidente complémentarité qui n'est certainement pas le fait du hasard. On doit en effet noter qu'en alternant achats d'occasion et constructions neuves la RDA s'est finalement dotée d'un potentiel de transport important et surtout très homogène puisque 90.000 pc seulement séparent l'unité la plus ancienne du navire le plus récent, ce qui situe la moyenne à 324.000 pc alors qu'elle n'est qu'à 256-257.000 pc dans le cas de la flotte soviétique, plus nombreuse mais aussi plus diverse. De ce fait il est intéressant de souligner que toute la flotte Est-allemande se concentre exactement dans le créneau laissé à peu près

libre par l'Union soviétique qui ne compte aucun navire dans la tranche de capacité comprise entre 300 et 350.000 pc dont on sait qu'elle est particulièrement recherchée au plan international, et n'en a que fort peu également entre 250 et 300.000 pc. S'agissant de deux pays à économie centralement planifiée, il est donc tentant d'y voir plus que l'expression de deux stratégies différentes, l'évidence d'un partage de responsabilités ou au moins d'une concertation menée sans doute au sein du COMECON.

On ne peut cependant terminer ce court développement sur les flottes frigorifiques est-européennes sans souligner, la chose pourra paraître anormale, que nous avons négligé d'évoquer la flotte polonaise alors qu'elle est de toute évidence l'une des plus importantes, tant par le nombre des navires (11 en 1980) que par le potentiel de transport qu'elle représente (plus de 3 millions de pc). Or c'est très consciemment que nous avons choisi de n'en point tenir compte et ceci pour deux raisons précises : la première, c'est que la Pologne ne figure jamais dans les statistiques de la FAO comme un importateur «direct» de bananes (ce qui ne signifie évidemment pas qu'elle ignore le produit) ; la seconde, c'est qu'à son propos les courtiers maritimes éprouvent le besoin de préciser systématiquement que la plupart des navires recensés sont en fait des auxiliaires de la grande pêche (fish carriers). On saisit à ce propos la difficulté qu'il y a à identifier une flotte internationale frigorifique «utilisable» pour les transports fruitiers puisqu'il est d'une part assez difficile de fixer sûrement une limite inférieure de capacité (nous avons retenu selon l'usage le seuil de 150.000 pc pour l'immédiat après-guerre), et que d'autre part un certain nombre de navires trouvent en fait dans d'autres trafics (poissons, viandes) un emploi suffisamment régulier pour ne jamais apparaître au cours de leur carrière dans le secteur particulier des transports fruitiers quels qu'ils soient. On pourra évidemment juger ce raisonnement spécieux mais il explique au moins notre silence à propos de la flotte polonaise dans le domaine que nous avons choisi d'étudier.

Nous arrêterons en tout cas à ces quelques exemples notre évocation détaillée de la flotte mondiale. Pousser plus loin la description, prétendre surtout être exhaustif en la matière, n'aboutirait qu'à un exposé fastidieux, à moins de pouvoir arriver à saisir les intérêts financiers que dissimule telle raison sociale anodine et, débrouillant l'écheveau savamment emmêlé des participations croisées, de parvenir ainsi à révéler les maîtres du jeu. Comme il est à peu près impossible d'aborder le problème sous cet angle et qu'une telle recherche nous aurait de toutes façons éloigné de notre propos, nous avons donc préféré renoncer à inventorier les flottes libérienne et panaméenne, a fortiori japonaise ou philippine dont on sait au vrai peu de choses. Les quelques cas retenus, parce que d'approche plus facile, nous auront au moins permis de prendre conscience de l'importance décisive des années 1970 où la brillante construction échafaudée dès 1945-1950 par les divers armements Ouest-allemands et scandinaves s'effondre rapidement, aboutissant à une diffusion mondiale du

potentiel de transport frigorifique.

Aucune partie du globe n'est en effet tenue à l'écart en ce domaine. Le numéro 1 reste, en 1980, la Grande Bretagne (35 millions de pc environ) mais le numéro 2 est le Liberia (21 millions de pc) que talonne déjà le Japon, avec 19 millions de pc. Puis viennent successivement la Grèce (18 millions de pc), l'Union soviétique (près de 15 millions), le Panama (un peu moins de 13) et la Suède pour ne retenir que les pays parvenus à ce jour à dépasser le cap des 10 millions de pieds-cubiques. Comparons avec 1966 et on prendra la mesure des bouleversements survenus puisque l'Allemagne de l'Ouest alors apparemment bonne première (devant la Suède et la Grande Bretagne), ne parvient plus aujourd'hui à se maintenir, peut-être provisoirement, qu'à la quinzième place ! Dans le même temps la part de la flotte des USA se dégrade régulièrement et Israël se trouve même radiée prématurément des listes !

Il faut se résigner. Si l'Europe a eu en la matière un rôle moteur multipliant à travers les années 1950 et 1960 les constructions que l'on retrouvera ensuite en deuxième ou troisième main en URSS, au Liberia, au Panama ou à Singapour, si elle a eu une part incontestable au perfectionnement de ce type de navire, elle est aujourd'hui largement battue sur ce terrain même par ces nouveaux venus qui font déjà construire en Pologne ou au Japon (et non plus à Göteborg, Hambourg et Anvers), et attirent rapidement par les avantages qu'ils proposent les unités modernes qui sortent encore des chantiers norvégiens. Ne nous y trompons cependant pas. Les navires sont maintenant en grande partie exploités sous des pavillons étrangers, leurs propriétaires sont honduriens, coréens ou chypriotes, les équipages associent plusieurs nationalités et incluent même des éléments africains ou asiatiques, mais les affrêteurs restent en général anglo-saxons, scandinaves, français, allemands et la géographie du transport n'en a pas été sérieusement affectée. Quelques exemples suffiront à montrer le rôle permanent d'un petit nombre d'armements et la position particulière acquise notamment en ce domaine par la firme suédoise Salen. Nous verrons également en évoquant plus loin les infrastructures portuaires justifiées par le trafic bananier, la permanence tout à fait remarquable des «Routes» modernes qu'il est amené à emprunter.

#### *Les structures de l'exploitation de la flotte frigorifique internationale.*

Dès que le commerce bananier eut acquis une certaine importance, les compagnies durent se soucier de réunir le potentiel de transport nécessaire au développement de leurs activités. Elles prirent ainsi l'habitude soit d'affréter en permanence une ou plusieurs cales sur des navires de ligne dotés d'aménagements spéciaux, soit de louer dans le long terme les services de cargos frigorifiques proportionnés à leurs besoins, soit enfin de faire construire le tonnage minimum qui leur était indispensable en recourant en période de forte demande à l'une ou l'autre des formules

précédentes. Jamais d'ailleurs l'effort d'équipement propre que furent amené à consentir rapidement les grandes sociétés bananières ne leur permit de se dispenser de faire appel, au moins saisonnièrement, au service d'autres armements et quelques-unes seront même tentées dans ces conditions à certaines époques de confier totalement à des unités affrétées le soin de l'acheminement de leurs fruits.

Le trafic bananier enregistre en effet de fortes variations annuelles qui tiennent en réalité plus à l'état du marché dans les pays consommateurs, à la rencontre ici saisonnièrement ou non de productions concurrentes d'origine locale ou étrangère, qu'au rythme de la récolte dans les zones tropicales (accidents mis à part) où un recours systématique à l'irrigation a souvent permis d'étaler les livraisons sur la quasi totalité de l'année en situation normale. D'où la pointe marquée de la consommation à la fin de l'hiver ou au début du printemps (avant l'arrivée des fruits rouges), puis la reprise secondaire de fin d'année après la récolte du raisin, avant la chute hivernale des températures ; d'où inversement le creux plus ou moins accentué des mois les plus chauds ou les plus froids de l'année pendant lesquels cependant les caprices de la climatologie peuvent créer bien des surprises. En résulte le rythme particulier de l'exportation bananière que caractérise une forte activité à travers l'ensemble du premier semestre vu le poids démographique de l'hémisphère boréal, puis le net fléchissement du second semestre qui laisse sans emploi une partie de la flotte et oblige à lui chercher d'autres usages. On conçoit dans ces conditions qu'il ait rapidement paru préférable aux compagnies fruitières de ne s'équiper que du minimum de navires dont elles étaient assurées d'une utilisation permanente et de prévoir au contraire pour le reste de l'année un large recours à l'affrètement.

On connaît mal cependant pour le passé l'état de la flotte frigorifique. Tout au plus parvient-on à saisir la place particulière tenue par la UFC qui doit en 1913 par exemple louer les services d'une cinquantaine de navires et préfère apparemment dans ce cas de petites unités (puisque le port en lourd moyen de ses affrétés n'est que le tiers de celui des cargos qu'elle fait construire à son usage), tout simplement peut-être parce qu'elle leur assigne des fonctions différentes : à ses navires, l'exploitation des lignes les mieux établies ; à ses affrétés la tâche plus ingrate de desservir les nouvelles régions de production en voie d'aménagement ou simplement en cours de prospection. Très vite de ce fait elle sera amenée dans le courant des années 20 à pousser sa politique d'équipement et à se passer de plus en plus en conséquence de ce recours à l'étranger, une tendance que ne pourront qu'accroître dans le courant de la décennie suivante le ralentissement de ses ventes aux Etats-Unis et le développement de ses opérations commerciales en Europe qui exige l'utilisation de plus gros navires, jusqu'à ce que la poussée protectionniste vienne freiner ici la progression de ses activités. C'est ainsi qu'elle n'aura plus qu'une trentaine d'affrétés en 1929

et qu'elle tombera même à moins de 10 à la veille de la seconde guerre mondiale.

Fort heureusement pour les armements affectés par cette politique, le lancement à peu près contemporain des cultures bananières commerciales en Afrique ou dans les petites Antilles, obligera bientôt un certain nombre de pays européens à se doter d'un potentiel de transport minimum et ce marché inespéré leur permettra de se libérer dans de bonnes conditions d'un nombre important de navires qu'une conjoncture défavorable laissait sans possibilité d'emploi immédiat. C'est ainsi que la France notamment reprendra un peu hâtivement parfois toute une série de ces petits frigorifiques qui révéleront bientôt leurs insuffisances devant la rapide expansion des échanges et devront être assez vite remplacés, sauf sur l'Afrique où quelques-uns navigueront encore dans l'immédiat après-guerre. Quant aux sociétés exploitant ces navires on les connaît en général très mal. Quelques noms cependant s'imposent tel J. Lauritzen, principal armateur danois de navires frigorifiques, inventeur peut-être du type «Reefer», en tout cas l'un de ceux qui ont contribué à le vulgariser ; ou Sven Salen qui aborde au début des années 1920 le trafic bananier en relation avec C. Mathiesen, le grand importateur norvégien, et s'imposera très vite à la fois comme transporteur et comme courtier.

A partir de 1950, les choses sont cependant plus claires. Alors que s'achève en général la reconstitution du potentiel de transport détruit par la guerre et que l'Allemagne entreprend activement de combler son retard, Norvégiens, Danois, Suédois, attentifs à exploiter les avantages d'une conjoncture favorable vu l'état de la demande et l'insuffisance du fret disponible, développent activement une flotte importante dont ils savent l'emploi assuré. Les navires sont affrétés directement à de gros utilisateurs tels la Standard Fruit, la Tropical Fruit Company ou la Jamaica Banana Producer's Company, mais aussi pour beaucoup à Salen qui contrôle dès ce moment une part importante de la capacité de transport sous pavillon scandinave et peut en tant que courtier tirer le meilleur parti de la situation par la parfaite connaissance du marché qui est la sienne.

• Les armements scandinaves : Au Danemark, J. Lauritzen qui conserve toute son indépendance, gère lui-même une flotte importante qu'il s'efforce de maintenir systématiquement au maximum d'efficacité par de constantes améliorations. Certes au début de 1959 encore il maintient en activité quelques cargos relativement anciens, antérieurs à la guerre, tels «African Reefer» (1935, 125.000 pc) ou «Egyptian Reefer» (1936, 150.000 pc), mais dès 1953 il a mis en service trois unités neuves de 225.000 pc nettement plus rapides, auxquelles il ajoutera encore en 1957-1958 trois navires de 233.000 pc atteignant les 18,5 noeuds, ce qui les situe à l'époque parmi les plus performants. Tout au contraire, les flottes norvégiennes et suédoises, sans être en aucune façon techniquement inférieures, se dispersent entre un nombre relativement élevé d'intervenants, situation paradoxale, que Salen, qui est aussi le

principal d'entre eux, vient heureusement corriger. Tout se passe en fait comme si dans le contexte favorable de l'immédiat après-guerre et avec l'assurance peut-être de pouvoir se décharger ainsi des soucis de la gestion de ce type de navires, beaucoup d'armateurs s'étaient efforcés de se doter de un à deux cargos fruitiers tout au plus, une sorte de placement si l'on veut en marge de leurs activités principales. Cela paraît cependant plus vrai de la Norvège que de la Suède où prospèrent au contraire dans les années 1950 quelques entreprises en moyenne plus importantes.

Quatre surtout : A/B Océankompaniet qui aligne en début de 1959 4 navires, 800.000 pc en chiffres ronds ; Trelleborg Angfartygs A/B qui n'en a que 3, 650.000 pc ; Transatlantic A/B qui en a également 4, un peu moins de 800.000 pc ; Sven Salen enfin, le principal, avec 5 navires, près de 1,5 millions de pc, dont un au moins a été acheté à la UFC. Les années 1960 voient ces quatre armements prospérer parallèlement tandis que surgit un nouveau venu, Johnson, qui aligne 4 navires dès le début de 1966, 1.170.000 pc. Les deux premiers évoluent en relation étroite mais progressent modérément puisque Océankompaniet a encore 4 navires au 1.1.1966 (1.308.000 pc) contre 5 pour Trelleborg à même date (1.600.000 pc). Les deux autres par contre tendent à se rapprocher jusqu'à se donner une filiale commune, la Transal (4 navires, 1,5 millions de pc au 1.1.1966), ce qui amène Transatlantic à réduire sa flotte (3 navires, 0,6 million de pc seulement au 1.1.1966) alors que Salen au contraire amorce une expansion remarquable qui lui permet, avec 12 navires, d'atteindre au 1.1.1966 3,6 millions de pc. Les années 1960 sont donc déterminantes et pour la flotte suédoise dans son ensemble en pleine expansion, et pour Salen qui fait de plus en plus figure de leader national et international, dans le domaine des transports isothermes où il a choisi de s'imposer.

• Salen : Après avoir dans l'immédiat après-guerre réuni rapidement une flotte importante quoique relativement hétérogène surtout après la mise en service, entre 1960 et 1962, d'une double série de trois navires approchant ou dépassant nettement les 300.000 pc, Salen avait d'abord procédé à l'élimination d'une bonne partie de ses unités anciennes en les vendant, tout comme W. Bruns, à l'Union soviétique. Une série de constructions neuves devait cependant permettre ultérieurement de compenser l'effet de cette transaction, ce qui ramène la flotte au début de 1969 à 13 unités (4,2 millions de pc) auxquelles il faut ajouter les six navires de la Transal (2,3 millions de pc) dans laquelle la société a une participation importante quoiqu'indéterminée. Troisième armement suédois vers le milieu des années 1960, derrière Brostrom (également intéressé aux transports frigorifiques) et la Grangesbergolaget (totalement orientée vers les trafics de pondéreux), cette firme était ainsi devenue en une dizaine d'années le numéro 1 mondial du froid maritime tant par le tonnage qu'elle possédait en propre que par une politique d'affrètement hardi grâce auxquels elle se trouvait au début des années 1970 contrôler directement ou indirectement 35 p. 100 du tonnage Reefer international, une centaine

de navires.

Là ne s'étaient pas arrêtées cependant les ambitions du Groupe. Par une série d'opérations remarquées, il entreprend encore dès les premières années 60 une percée dans le secteur des transports pétroliers alors particulièrement attrayant, selon une évolution que tenteront d'imiter plus tard les «Maritime Fruit Carriers», avec certainement moins de chance. Il réussit même au tournant de la décennie suivante une série de «gros coups» qui le projettent soudain sous les feux de l'actualité en absorbant d'abord en 1967 l'armement Rex qui lui donne 90 p. 100 de Transoil et 75 p. 100 de la Tor Line qui exploite des car-ferries en mer du Nord puis en 1971 le Groupe Gotaverken, propriétaire de l'un des plus grands chantiers navals suédois mais possédant aussi des intérêts dans le transport pétrolier, et à peu près à même époque le Groupe Brodin qui lui apporte les armements Disa et Poseidon. Si l'on se souvient qu'en 1970 Salen est parvenu à faire la paix avec son principal concurrent, les Maritime Fruit Carriers, dont il prend en affrètement la quasi totalité de la flotte avant de contribuer quelques années plus tard à précipiter sa chute, on concevra l'importance décisive pour cette entreprise d'une période (les premières années 1970) où elle récolte enfin massivement les dividendes de la politique de développement qu'elle avait avec méthode et obstination développée depuis la guerre. Salen est ainsi maintenant une très grosse affaire dont les intérêts dépassent largement le transport frigorifique et même le domaine des transports maritimes puisque depuis 1970 par exemple, elle explore aussi les possibilités du fret aérien en association avec Luxair et Loftleidir grâce à une filiale commune qui a pris le nom de «Cargolux». La flotte des «Salen Reefer Services», 14 navires en propre au début de 1980 plus les diverses unités appartenant à des filiales étrangères et les 100 à 150 navires qu'elle peut avoir en affrètement, reste cependant le noyau le plus solide de cette entreprise qui assure par son poids la régularisation du marché international des transports frigorifiques et fixe actuellement par ses choix techniques la norme en matière de construction. Elle refuse ainsi pour le moment très catégoriquement le conteneur parce qu'il se concilie mal avec le tramping et prône au contraire avec un certain succès la palette qui permet d'accélérer les manutentions sans imposer d'investissements excessifs.

● Maritime Fruit Carriers : Les succès spectaculaires de la firme suédoise n'avaient pas manqué de lui susciter des rivaux, mais seuls les MFC furent assez heureux en affaire pour parvenir un moment à menacer sa puissance. Cette société était née en 1960 des initiatives de deux hommes, Mila Brener et Jaacov Meridor, déjà associés depuis 1953 dans les «Atlantic fisheries» et soucieux de profiter de l'ample développement des transports frigorifiques dont ils étaient les témoins attentifs pour élargir plus amplement leurs opérations. Ils créèrent donc en 1960 une compagnie maritime qui prendra ultérieurement l'appellation qu'on lui connaît, mobilisant pour ce faire des capitaux sud-américains et obtenant de plus la garantie financière du gouvernement israélien pour les emprunts qu'ils seraient

amenés à lancer. Ils prirent alors contact avec divers constructeurs scandinaves auxquels ils proposèrent une formule d'association pour la réalisation des longues séries de navires standardisés qu'ils avaient l'intention de commander et firent bientôt mettre en chantier 4 puis 8 puis 24 navires de forte capacité. Le succès de la formule fut tel que dès 1968 la compagnie pouvait se permettre d'emprunter directement sur le marché financier américain et se passer de la garantie israélienne. Elle aurait ainsi passé des ordres entre l'été 1960 et le printemps de 1970 pour 38 navires parmi lesquels un grand nombre de frigorifiques, car dès cette époque Brener et Meridor avaient semble-t-il formé d'autres projets.

En attendant, forte d'un potentiel de transport très moderne, la MFC avait tenté de s'imposer en faisant un peu partout à Salen une concurrence d'autant plus redoutable qu'elle n'hésitait pas à recourir au dumping pour enlever les marchés. Mais on n'avait pas pu malgré tout tenir longtemps cette politique. C'est pourquoi on décida finalement courant 1970 de mettre fin à cette rivalité stérile. Salen accepta alors de prendre en charge tous les navires qui n'étaient pas affrétés à l'époque, les sept notamment qui furent livrés par Akers cette année-là, tandis que les dirigeants de la MFC concentraient désormais toute leur attention sur les objectifs financiers qu'ils s'étaient fixés, un domaine qui leur avait incontestablement mieux réussi jusque-là que la pratique quotidienne des transports frigorifiques. Il n'est pas cependant impossible que ce revirement n'ait été en partie au moins dicté par l'intérêt que portaient de plus en plus Brener et Meridor aux transports de produits énergétiques, un secteur nouveau d'activité où ils songeaient déjà à recommencer l'opération qui leur avait si bien réussi dans le domaine du froid. Ils venaient ainsi de conclure au début de 1973 un important accord d'association avec «Swan Hunter» et de passer commande auprès de ce chantier de 20 super-pétroliers ou OBO destinés à leur filiale commune, la «Swan Maritime Ltd», quand les décisions inattendues de l'OPEP vinrent malencontreusement bouleverser toutes les données de la situation.

Cependant ce nouvel engouement pour les transports d'énergie n'avait pas amené pour autant la MFC à renoncer à développer son potentiel frigorifique comme le montre l'importante série de navires qu'elle fait construire à Smith's Dock entre 1971 et 1974 pour le compte de sa filiale britannique, la «Island Fruit Company». Après avoir en effet mis jusqu'à 1971 sur un type de navire ayant en moyenne 416.000 pc soit 16 unités sur les 25 qu'elle prend en charge dans ses 8 premières années d'activité, MFC accorde ses préférences à partir de cette date à des navires ou beaucoup plus importants, ou nettement plus modestes, élargissant ainsi au maximum les caractéristiques de sa flotte. Ce sont d'une part des unités ayant de 475 à 481.000 pc lorsqu'ils sortent tels «Cherry» et «Morillo» des chantiers du groupe Akers, ou 575.000 pc quand ils proviennent comme «Gla-diola» et «Iris Queen» de Aalborg Vaerft (Danemark) ; et d'autre part des navires ayant seulement 347 à 354.000

pc qu'elle demande à Drammen Slip und Verksted tout d'abord puis fait réaliser ultérieurement en Grande Bretagne en conformité avec le prototype norvégien de la série (tableau 13). Il y avait là sans contredit une approche méthodique du marché qui permettait à la compagnie d'assumer la demande la plus variée. Après d'inévitables tâtonnements et quelques tentatives maladroites pour s'imposer, les Maritime Fruit Carriers étaient ainsi parvenus apparemment à trouver leur juste place dans l'ombre de leur ancien rival.

D'où vient alors que ce bel édifice se soit si vite effondré et que la MFC ait dû si tôt quitter la scène internationale, précipitant chemin faisant le déclin de la flotte allemande et provoquant aussi de notables redistributions au sein de la flotte britannique ? La cause est en fait à chercher dans les orientations essentiellement financières de cette société et les excès spéculatifs auxquels l'avait amenée une réussite sans doute trop facile. Ayant en effet décidé d'aborder le secteur pétrolier, elle avait mis autant de hardiesse à multiplier ses commandes qu'elle en avait montré dans le développement de sa flotte frigorifique quelques années plus tôt. Mais elle n'avait pas pu prévoir dans ce cas le renversement de la conjoncture, ni en tout cas se dégager assez vite de la situation délicate dans laquelle elle s'était mise bien qu'elle se soit aussitôt efforcé de négocier l'annulation de ses plus récents contrats ou d'obtenir la modification de plus anciens quand l'état d'avancement du projet le permettait encore. On put ainsi après le départ, au début de 1976, des deux fondateurs de la société (qui en restaient cependant les principaux actionnaires), envisager de stabiliser la situation étant donné qu'il paraissait improbable que le gouvernement britannique acceptât d'aggraver la situation de Swan Hunter en livrant son associé aux initiatives désordonnées de ses créanciers. Maritime Fruit Carriers quoiqu'en position délicate conservait en effet une flotte fruitière importante dont les qualités étaient reconnues, et celle-ci affrétée par Salen était

assurée d'un emploi régulier dans des conditions de rentabilité satisfaisante. L'affaire était donc solide et l'on pouvait lui laisser une chance de se redresser financièrement pourvu qu'elle renonce à tout esprit d'aventure pendant le temps nécessaire à l'assainissement de la situation. Des solutions étaient d'ailleurs à l'étude pour trouver les bases d'un règlement durable et l'on pouvait faire confiance à la nouvelle direction de la société qui, avec l'aide d'experts, était en train de mettre au point une formule transactionnelle acceptable par tous les intéressés.

C'est alors que l'initiative du Conseil d'Administration rappelant vers le milieu de l'année les anciens responsables de l'entreprise un moment écartés, devait précipiter les choses en ranimant soudain l'inquiétude de tous les organismes bancaires concernés et entraîner finalement une liquidation que l'on avait pu jusque-là éviter. Dans l'émotion très vite provoquée par ce revirement qui faisait échouer les négociations en cours sans éveiller l'espoir d'une solution très convainquante, on apprit en effet que Salen avait unilatéralement décidé de suspendre l'affrètement des 37 navires de la société que cette firme se trouvait exploiter. Elle justifiait ce coup d'éclat en prétextant que les difficultés dans lesquelles se trouvait la MFC ne lui permettaient plus d'utiliser ces unités avec toute l'indépendance souhaitable puisqu'elle risquait de les voir saisies à la première occasion et donc de faire les frais d'une situation qui ne la concernait pas. Des conflits avaient aussi éclaté entre les équipages inquiets de leur avenir et la société propriétaire perturbant le service, et le «Persimmoncore» que l'on attendait à Rotterdam avec une cargaison d'agrumes avait même été détourné par une véritable mutinerie en direction du port de Haïfa ! Salen ne pouvait dans ces conditions tenir ses engagements et déclarait en conséquence préférer renoncer à l'exploitation de ces navires.

La situation évolue donc à partir de là très vite comme si

TABLEAU 13 - Etat de la flotte gérée par MFC en 1974. Type (milliers de pc).

	575/580	475/480	415/418	347/350
<b>Flotte allemande</b>				
Intermare	-	-	3/1.247	2/694
Frigomaris	-	1/481	6/2.496	4/1.394
<b>Flotte britannique</b>				
Island Fruit	2/1.150	-	-	8/1.600
Divers	1/575	2/954	-	2/700
<b>Total</b>	<b>3/1.725</b>	<b>3/1.435</b>	<b>9/3.743</b>	<b>16/4.388</b>
	31/11.291			

Source : BRS. En 1980 seuls 3 navires continuent à naviguer sous leur pavillon d'origine : 2 Intermare - 1 Frigomaris (un navire de chaque type). La flotte sous pavillon britannique a totalement été vendue. 10 ont été repris par la Cunard ; 4 par United Brands, 3 par Castle and Cooke ; 1 par Noboa, etc.

maintenant tous les créanciers, britanniques, norvégiens, danois, étaient pressés d'obtenir une décision rapide. Plusieurs navires sont saisis un peu partout dans le Monde ; quelques-uns sont même vendus immédiatement tandis que la Cunard se déclare prête à reprendre la plupart des unités de la société immatriculées en Grande Bretagne. L'affaire fut dans ces conditions rapidement réglée et l'on apprit ainsi courant septembre que Salen avait consenti à réaffréter pour une longue durée une vingtaine de cargos qu'il avait renoncé à exploiter quelques semaines plus tôt dans les conditions que l'on a dites. Il réalisait ce faisant une intéressante opération puisque la transaction avait été finalement conclue à un taux plus avantageux que dans le cas précédent. On conçoit que chez Maritime Fruit Carriers on n'ait pas été dupe de la manoeuvre et que l'on ait porté sans délai l'affaire en justice en arguant du non respect flagrant des termes du contrat. Mais le dédommagement de 7 millions de dollars que la société put de cette façon obtenir ne devait être pour elle qu'une piètre consolation puisque sa flotte était maintenant irrémédiablement dispersée. Ainsi disparut courant 1976-77 une entreprise dont l'étonnante prospérité quoique fugitive, souligne bien le climat d'euphorie que connaissait le monde maritime à la veille d'une Crise que personne sans doute n'avait vu venir. Ce ne fut d'ailleurs pas le seul armement qui fut amené en la circonstance à déposer son bilan.

Ainsi la déroutée des Maritime Fruit Carriers a-t-elle confirmé de façon éclatante la prépondérance de Salen dans le domaine des transports frigorifiques internationaux, un secteur où cette firme règne désormais sans partage. De très anciennes relations avec United Fruit, une politique de développement habile associant heureusement constructions propres et affrètements, une solide position de courtier maritime, ont ainsi permis à cette société de contrôler étroitement un marché dont les perspectives de développement paraissent évidentes et qui intéresse des produits suffisamment variés pour permettre des reconversions rapides pour peu que le matériel ait été conçu dans l'optique de l'utilisation la plus large. La situation n'est pas cependant dépourvue de faiblesses. Sur un plan technique tout d'abord, qui peut dire aujourd'hui jusqu'où pourra aller la conteneurisation en ce domaine puisqu'il n'y a plus réellement d'obstacle à transporter de cette façon les denrées les plus délicates comme en témoignent un certain nombre d'expérimentations récentes ? On peut certes alléguer que les Antilles francophones offraient en la matière les conditions les plus favorables et qu'elles étaient ainsi mieux aptes que toute autre région tropicale à adopter cette innovation. Mais pourquoi alors la Côte d'Ivoire ou même l'Equateur seraient-ils plus mal placés que le Guatemala où le système était opérationnel alors que le thème était encore un sujet de controverse en Guadeloupe et que la Martinique se préparait seulement à affronter le pro-

blème ? On conçoit sans doute que Salen, tout entier orienté vers le tramping frigorifique, rejette encore catégoriquement une solution technique qui ne trouve sa vraie place que dans un trafic de ligne qu'elle ne pratique pas normalement ; mais rien ne prouve pour autant que la formule n'ait pas d'avenir quel que soit le produit envisagé. Car la technique est nouvelle et n'a guère encore été expérimentée sur une grande échelle.

On a par ailleurs constaté depuis dix ans que le gros de la flotte frigorifique mondiale est passée sous des pavillons plus «économiques», où la gestion du navire n'est pas handicapée par une fiscalité excessive, où charges salariales et réglementations sociales apparaissent mieux supportables. De ce fait un certain nombre de pays intéressés, comme l'Equateur ou le Maroc, à l'exportation des fruits, ont pu se doter d'un potentiel de transport déjà important tandis que la Côte d'Ivoire, sans entreprendre un effort d'équipement analogue, imposait à ses partenaires commerciaux habituels le principe d'une répartition équilibrée qui garantisse à la SITRAM une juste part des exportations nationales. On pourrait donc se questionner dans cette optique sur l'avenir d'une activité ainsi menacée par la volonté d'indépendance des états, si la difficulté justement de mettre en oeuvre un système de transport autonome efficace, n'était pas le meilleur témoignage de l'utilité d'une entreprise spécialisée dans l'affrètement à la demande comme le montre l'entrée récente de Salen ... dans le trafic bananier entre la Côte d'Ivoire et la France. S'il y a donc là une éventuelle menace pour l'avenir, reconnaissons au moins qu'elle est encore pour le moment de peu de gravité.

Car le monopole commercial des grands groupes bananiers apparaît intact et le poids des multinationales anglo-saxonnes s'est même trouvé renforcé par la récente disparition de quelques concurrents européens que l'expansion du marché avait suscités dans l'immédiat après-guerre. Or ces puissantes entreprises ont besoin absolument d'un partenaire maritime à leur échelle qui leur permette de se décharger d'une partie des investissements très lourds indispensables au développement de leurs activités et leur garantisse en même temps l'exploitation la plus souple du potentiel de transport dont elles ont dû malgré tout se doter systématiquement. C'est pourquoi en dépit des apparences on peut affirmer sans se tromper que le tramping frigorifique est assuré d'un bel avenir et que la société Salen qui a su s'y ménager une position dominante a encore dans ce domaine précis d'activité, de beaux jours devant elle. On conçoit de ce fait aisément qu'elle n'ait guère hésité à précipiter la déconfiture d'un rival dangereux quand l'occasion s'en présentait.

à suivre