Document généré le 15 mai 2024 02:08

Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe

Éléments pour une histoire de l'industrie bananière en Guadeloupe...

Les développements récents de l'exportation antillaise et l'effort de renouvellement du transport bananier (1953-1980)

Jean-Claude Maillard

Numéro 67-68, 1er trimestre–2e trimestre 1986

URI : https://id.erudit.org/iderudit/1043812ar
DOI : https://doi.org/10.7202/1043812ar

Aller au sommaire du numéro

Éditeur(s)

Société d'Histoire de la Guadeloupe

ISSN

0583-8266 (imprimé)
2276-1993 (numérique)

Découvrir la revue

Citer cet article

Maillard, J.-C. (1986). Éléments pour une histoire de l'industrie bananière en Guadeloupe... Les développements récents de l'exportation antillaise et l'effort de renouvellement du transport bananier (1953-1980). *Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe*, (67-68), 3–29. https://doi.org/10.7202/1043812ar

Tous droits réservés © Société d'Histoire de la Guadeloupe, 1987

Ce document est protégé par la loi sur le droit d'auteur. L'utilisation des services d'Érudit (y compris la reproduction) est assujettie à sa politique d'utilisation que vous pouvez consulter en ligne.

https://apropos.erudit.org/fr/usagers/politique-dutilisation/

Cet article est diffusé et préservé par Érudit.

Érudit est un consortium interuniversitaire sans but lucratif composé de l'Université de Montréal, l'Université Laval et l'Université du Québec à Montréal. Il a pour mission la promotion et la valorisation de la recherche.

https://www.erudit.org/fr/

Éléments pour une histoire de l'industrie bananière en Guadeloupe...

LES DEVELOPPEMENTS RECENTS DE L'EXPORTATION ANTILLAISE ET L'EFFORT DE RENOUVELLEMENT DU TRANSPORT BANANIER (1953-1980)

par
Jean-Claude MAILLARD

Avec les premières années 50 s'achèvent presque simultanément aux Antilles le rétablissement de la bananeraie et la reconstitution de la flotte (1). Dès lors s'ouvre pour l'une et l'autre une nouvelle phase d'expansion marquée, au lendemain de la crise du Cercospora, par la forte progression des trafics qui caractérise la fin de la décennie mais s'achève pratiquement pour la Guadeloupe avec la nouvelle organisation du marché et le cyclone Cléo. On notera cependant que si dans la période l'évolution du transport accompagne le développement de la production antillaise, on ne constate pas dans les années qui suivent la même cohérence de comportement.

Tandis qu'à travers les années 60 l'exportation guadeloupéenne et martiniquaise durement bousculée par les cyclones ralentit en effet son expansion et consacre désormais l'essentiel de son énergie à préserver les positions acquises sur un marché national proche de la saturation, on voit au contraire la CGT développer une intense activité pour rationaliser l'exploitation de sa flotte isotherme, élargir à d'au-

(1) On trouvera les développements antérieurs de cette chronique bananière dans les *Bulletins de la Société d'Histoire de la Guadeloupe* : n 8, 2e semestre 1967 ; n° 9-10, année 1968 ; n° 11-12, année 1969 ; n° 13-14, année 1970 ; n° 25, 3e trimestre 1975 ; n° 37, 3e trimestre 1978.

tres secteurs géographiques l'utilisation de son potentiel frigorifique et repenser totalement chemin faisant les conditions de son trafic fruitier traditionnel. C'est ainsi qu'après avoir paru freiner paradoxalement ses efforts d'équipement à l'époque de la plus grande activité de l'exportation antillaise, entre 1956 et 1963, la Transat se trouve amenée avec la fin des années 60 à une politique de développement et d'innovation qui ne doit plus apparemment grand chose au dynamisme très ralenti de ses partenaires habituels.

On ne s'étonnera donc pas que dans ces conditions on ait finalement assisté à un renversement de situation tout à fait remarquable dans la relation qui unit traditionnellement la production bananière à son iintermédiaire maritime. Car c'est une vérité d'évidence que si dans le passé la CGT n'était pour la Profession bananière qu'un auxiliaire exigeant imposé par les Pouvoirs publics en contre-partie des protections accordées, la CGM qui lui a succédé en 1974 est aujourd'hui un partenaire résolu capable d'imposer à ses usagers ses choix technico-commerciaux comme on a pu le constater avec la généralisation de la conteneurisation sur les Antilles.

Pourtant il suffit de constater avec quelle facilité fut au total acceptée une formule de transport accueillie avec tant de réticences, pour se persuader qu'elle n'avait été d'abord rejetée que dans la mesure où cette innovation couronnant quinze ans de permanentes mutations, paraissait la moins nécessaire aux yeux des producteurs étonnés de la surcapacité des navires prévus et peu soucieux en conséquence de faire les frais de l'opération. Car si la société de transport a agi en l'occurence au mieux de ses intérêts, il faut reconnaître qu'à condition de dépassionner le débat, le conteneur était bien la meilleure façon de concilier la diversité des points de vue en présence : la rentabilité du navire dont les séjours portuaires sont désormais limités et la qualité du fruit enfin libéré de la servitude de très nombreuses manutentions ; la possibilité pour le producteur-exportateur d'assumer lui-même la responsabilité du remplissage des boîtes et la garantie pour l'importateur ou le mûrisseur de la bonne présentation du produit réceptionné. Par quels cheminements fut-on donc amené à une initiative aussi radicale ? Par quelles étapes est-on passé en moins de trois décennies pour aller du très classique navire « bananier » encore incontesté au début des années

50,jusqu'au très moderne « Porte-Conteneur Réfrigéré Polyvalent » en usage depuis 1980 sur les Antilles ? Pourquoi donc a-t-on vu se généraliser ici une innovation qui est encore loin de faire l'unanimité des compagnies de navigation les plus directement concernées par le problème ? C'est ce que nous nous proposons d'évoquer maintenant en faisant le bilan de l'évolution récente de la flotte antillaise et du trafic fruitier qui la justifie.

I — La flotte bananière de l'Après-Guerre et la reprise de l'exportation au lendemain de la Crise du Cercospora (1953-1963)

Si l'ensemble de la période considérée se caractérise malgré tout par une très nette progression des tonnages commercialisés globalement par la Guadeloupe et la Martinique, il faut remarquer que la décennie qui suit le rétablissement des échanges fruitiers fait alterner les situations les plus contrastées que l'on puisse imaginer.

De 1950 à 1956 en effet, c'est après l'euphorie de l'immédiat après-guerre, la prise de conscience de perspectives moins optimistes et, avec le retour en force de la Cercosporiose que l'on avait entre temps quelques peu négligée, un coup d'arrêt brutal d'où résulte pour les deux îles un très net plafonnement de leurs exportations dans la période de cinq années qui s'intercale exactement entre les deux premiers cyclones qu'elles aient connu depuis la fin du conflit : 1951 en Martinique, 1956 à la Guadeloupe.

Car si le dynamisme retrouvé des divers fournisseurs traditionnels de la Zone Franc leur impose dans la période de réactiver le vieux C.I.B. disparu en 1940, c'est au quasi-échec des techniques de lutte contre le Mal de Sigatoka mises au point dans le contexte fondamentalement différent des bananeraies de l'Amérique centrale, qu'il faut attribuer pour l'essentiel ici la soudaine stabilisation des résultats commerciaux. On notera cependant que si les recherches menées par l'I.F.A.C. libèreront finalement les îles de l'une de leurs plus graves servitudes vers le milieu de la décennie, l'accident de 1956 par contre fera perdre durablement à la Guadeloupe le sensible avantage qu'elle devait à la précocité relative de son développement bananier et, subsidiairement, à la présence sur son territoire de la station de

Tableau 1 : Evolution des importations françaises de bananes dans la seconde moitié des années 1950 (d'après R.M. Cadillat, *Fruits* n° 3, 1962)

en %	1938	1950	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961
Guinée	36,6	17,0	26,6	22,2	18,6	19,2	7,6	1,4	—
Côte-d'Ivoire		9,2	8,8	8,1	7,6	9,5	9,9	18,3	17,6
Cameroun	12,7	16,0	19,1	17,6	20,1	15,7	13,2	9,5	12,9
Part Afrique	49,3	42,2	54,5	47,9	46,3	44,4	30,7	29,2	30,5
Guadeloupe	28,8	27,8	24,0	22,6	22,3	26,3	31,2	32,3	31,8
Martinique	20,8	25,1	20,0	28,0	30,1	29,0	37,7	36,3	37,4
Part Antilles	49,6	52,9	44,0	50,6	52,4	55,3	68,9	68,6	69,2
Divers *	1,1	4,9	1,5	1,5	1,3	0,3	0,4	2,2	0,3
Total importé **	179,4	207,2	288,9	303,1	360,5	388,4	390,5	379,7	401,7
dont Guadeloupe	51,6	57,6	69,5	68,7	78,1	102,3	122,0	122,8	127,9
Martinique	37,3	52,0	57,7	85,0	105,7	112,6	147,4	137,8	150,4

* Canaries, Congo Brazaville (à partir de 1958), Madagascar...
** Chiffres en milliers de tonnes ; poids brut.

Neufchateau où l'on avait mis au point les techniques de nébulisation salvatrices. Elle n'aura plus guère en effet le loisir de ressaisir une prééminence de moins en moins évidente à mesure que la Martinique consolide ses positions en la matière et que la région de Basse-Terre se laisse inversement gagner par un certain découragement cyclone après cyclone.

Mais pour l'immédiat au moins la reprise est des plus spectaculaires, le volume total des exportations doublant entre 1955 et 1959 avant de se stabiliser à nouveau avec le début des années 60 aux alentours de 260 000 tonnes quand l'arbitrage du chef de l'Etat vient cristalliser les situations acquises et fixer définitivement les nouvelles règles de fonctionnement du Marché national (2). Ainsi sans que l'on en ait eu sans doute pleinement conscience à l'époque, une page de l'histoire de la spéculation bananière avait été tournée et les îles antillaises libérées du souci de la concurrence des nouveaux états africains, allaient se trouver aborder dans les conditions au total les moins défavorables la mutation technique et structurelle qui leur était imposée autant par l'évolution des données internationales du commerce bananier que par le souci des Pouvoirs publics de réformer le système français de distribution des produits alimentaires en le réorganisant sur une base contractuelle.

Pour la Compagnie Générale Transatlantique, auxiliaire maritime traditionnel de l'exportation antillaise, point d'évolution par contre aussi spectaculaire. Sans doute faut-il constater malgré tout la très sensible progression de son potentiel de transport frigorifique dans la période 1954-1962 (+ 56,3 %) mais ces intéressants résultats ne lui permettent visiblement pas d'accompagner exactement les progrès de la demande, et c'est par une série d'affrètements opportunément négociés qu'elle parvient à satisfaire les besoins crois-

---

(2) 127 200 tonnes pour les deux îles en 1955, 269 300 tonnes en 1959, ces deux dates encadrant la période de plus fort dynamisme. Mais le résultat est le même si on considère les maxima réalisés au cours de ces deux périodes successives : 140 800 tonnes en 1954 (ou 141 500 tonnes en 1951) ; 279 500 tonnes en 1961 (ce qui est à peu près le record des années 60 puisqu'on atteindra seulement 280 500 tonnes en 1966 et 284 000 tonnes en 1969). Même dans la première partie de la décennie suivante on ne fera pas beaucoup mieux : 318 500 tonnes en 1972 ; 315 500 tonnes en 1974 (d'après les tableaux statistiques de la revue *Fruits*).

sants du Commerce. N'est-il pas en effet remarquable que si 39 % seulement des expéditions qu'elle réalise ont été effectuées en 1955 sur des navires affrétés, la part de ceux-ci n'ait cessé de croître dans les années suivantes jusqu'à atteindre 59 % dès 1958 et 64 % même, c'est un maximum, au tournant de la décennie.

Pourtant on ne saurait valablement reprocher à la Compagnie d'avoir négligé à l'époque le développement de sa flotte puisque le nombre des unités dont elle dispose en propre passe de 9 à 15 entre 1950 et 1962 tandis que la capacité qu'elle met en ligne (48 700 m^3 en 1950) atteint 55 970 m^3 en 1954, 64 570 m^3 en 1958 et 87 490 m^3 en 1962 (3). On peut même affirmer à considérer les caractéristiques des navires qu'elle met sucessivement en service à partir de 1953 qu'elle n'avait jamais auparavant développé un programme d'équipement aussi cohérent, ni cherché à donner à sa flotte isotherme une plus grande homogénéité, comme si après les errements des années 30 et les improvisations de la période de reconstruction, elle était enfin parvenue à définir avec précision le type de bâtiment le mieux adapté à ses besoins, celui qui répondait aussi le plus exactement à l'attente de sa clientèle antillaise.

C'est en effet dans la période que se fixe le type du navire « bananier » de l'après-guerre (110 à 120 mètres de long sur 16 à 17 de large ; 5 000 tonneaux de jauge brute ; 3 à 4 000 tonnes de port en lourd ; 5 300 à 5 700 m^3 de capacité frigorifique ; 6 à 8 000 chevaux de puissance propulsive ; 16 à 17 nœuds), sans que l'on puisse déceler de Fort Carillon ou Desaix (entrés en flotte en 1953) à Fort Crevecœur ou Fort d'Orléans (en service en 1962) une évolution bien évidente. Seuls Fort Joséphine et Trinité, en exploitation à partir de 1964, s'individualisent par des caractéristiques sensiblement supérieurs et révèlent l'intérêt que porte la Transat aux évolutions contemporaines de la flotte fruitière internationale ; mais il n'est pas indifférent de constater que l'expérience n'aura pas en réalité de véritable suite. Ayant ainsi de 1953 à 1964 rénové totalement son potentiel de transport isotherme et comblé le retard qu'elle avait paru prendre dans les dernières années 50 au moment de la

(3) Non compris « Estérel » qui réapparaît sur les lignes antillaises à la fin de 1950 et y est utilisé assez régulièrement jusqu'à 1958. Il s'agit évidemment ici de la capacité de l'espace réfrigéré disponible sur des navires spécialisés.

forte expansion de l'exportation antillaise, la C.G.T. suspend donc à partir de là et pour cinq ans ses efforts d'investissement en ce domaine. C'est pourquoi sans doute la part de son trafic bananier qu'elle persiste à effectuer sur des affrétés reste relativement élevée jusqu'à 1969 où elle est encore un peu supérieure à 42 %. Elle chute par contre très vite, il est vrai, dans la première moitié des années 70 (4).

II — Les difficultés de la production et l'effort d'adaptation de la C.G.T. a une conjoncture moins favorable (1964-1974)

Dès le milieu des années 50, en association avec la Horn, la Transat avait déjà entrepris d'élargir ses activités bananières en direction de la Colombie et s'était ainsi trouvée participer très tôt à l'approvisionnement du Marché allemand. Elle y aura l'occasion de nouer de solides relations d'affaires et sera ainsi portée beaucoup plus tard à valoriser les positions qu'elle y avait acquise en échafaudant en relation avec la Del Monte une construction commerciale plus ambitieuse. Pour l'immédiat elle y gagnera au moins de pouvoir s'annexer les services d'une petite flotte bananière (deux à quatre navires selon les époques), sous pavillon étranger, et de disposer d'une souplesse d'exploitation supplémentaire sur les Antilles où il était expressément prévu dans le contrat qui la liait au « Consercio bananero » de Santa-Marta, qu'elle pourrait dérouter ses navires pour des chargements partiels si la nécessité s'en faisait sentir. Les cyclones aidant on vit donc les bananiers de la Horn effectuer d'assez fréquents passages à Basse-Terre comme à Fort-de-France, et leurs noms furent bientôt aussi familiers aux exportateurs que ceux des « Fort » de la Transat ou des frigorifiques de la Compagnie de Navigation Fruitière de plus en plus attirés dans l'orbite de la C.G.T. à mesure

---

(4) 64,2 %en 1960, puis palier de 1961 à 1963 entre 53 et 54 %. Suit une période de fortes variations, entre 1964 et 1968, avec des extrêmes allant de 35 % en 1967 à 44,3 % en 1968. A partir de là les pourcentages s'affaissent assez régulièrement : 42,1 % en 1969, 41,4 % en 1971, 26,1 % en 1974. En 1975 on atteindra même 17,9 %. On notera que ces chiffres ont été calculés d'après les tonnages effectivement transportés et non pas d'après le seul nombre de chargements réalisés sur des affrétés. Car beaucoup d'entre eux ne passent en Guadeloupe ou en Martinique que pour des chargements partiels.

Tableau 2 : Les navires de la Compagnie Générale Transatlantique affectés à ses lignes bananières antillaises entre 1949 et 1968

		Const. / Achat / Vente	Tjb	Port en lourd (tonnes)	Capacité (m^3)	Puissance moteur (CV)
1. *Survivants de la flotte de 1939*	Ft Royal I Ft de France I	1935 (ex. C.T.I.) 1950 1935 (ex. C.T.I.) 1951				
	Guadeloupe	1936 / 1937 / 1951 → Maneah (C.N.F.) ; disparaît en 1963.				
	Barfleur	1938 ?				
	Maurienne	1938 1953 → Forecariah (C.N.F.).				
	Quercy	1938 ?				
	Esterel	1938 ?				
2. *Flotte de transition*	Ft Dauphin	1949 1968	5 038	4 100	5 568	8 000
	Ft Richepanse II	1949 1965	5 038	4 100	5 568	8 000
	Ft Duquesne	1945 / 1949 / 1965	4 746	4 204	5 250	5 600
	Ft St-Louis	1945 / 1950 / 1963	4 746	4 204	5 250	5 600
	Ft Richelieu	1952 1968	5 081	4 211	5 651	8 000
3. *Flotte de l'Après-Guerre* [200 000 pc environ chacun]	Ft Carillon	1953	4 887	3 290	5 588	6 000
	Ft Desaix	1953	4 886	3 290	5 664	6 000
	Ft Royal II	1956	4 996	3 243	5 683	6 000
	Ft St-Pierre	1956	5 001	3 243	5 692	6 000
	Ft Caroline	1956	5 001	3 233	5 692	6 000
	Ft Frontenac	1958	4 990	3 200	5 702	7 800
	Ft Niagara	1958	4 990	3 210	5 727	7 800
	Ft Fleur d'Epée	1961	5 014	3 223	5 703	7 800
	Ft de France II	1961	5 014	3 238	5 700	7 800
	Ft Crèvecœur	1962	5 020	3 223	5 700	7 800
	Ft d'Orléans	1962	5 020	3 228	5 700	7 800
4. *Premiers « Polythermes »* [— 20° C ; 220 000 pc]	Ft Joséphine	1964	5 457	4 700	6 411	7 300
	Ft Trinité	1964	5 457	4 710	6 411	7 300

(Source : Rapport Annuel C.G.T., 1969)

que s'amenuisaient ses attaches africaines, et à laquelle celle-ci devait d'ailleurs céder, au début des années 50, quelques-uns de ses plus vieux navires (5). C'est pourquoi, en 1964 par exemple, ces deux entreprises ont pu ensemble, avec chacune quatre bateaux, effectuer 41 passages aux Antilles (qu'il s'agisse de cargaisons complètes ou partielles) sur les 45 à mettre au compte cette année-là de navires affrétés ; et qu'en 1965 encore, avec les mêmes effectifs, elles ont assumé 40 des 66 chargements réalisés par des cargos n'appartenant pas à la Compagnie.

Il en résulte que si dans les années 60 l'activité bananière de la C.G.T. s'est trouvée sensiblement ralentie par la stabilisation des exportations résultant de la quasi-saturation du Marché national, et fréquemment perturbée par les variations brutales de la production, la Transat a pu de cette façon assurer tant bien que mal l'exploitation de ses navires et s'épargner également le délicat problème du réemploi d'unités trop spécialisées en période de cyclone. Car dès la fin des années 50, l'évolution des conditions d'utilisation de bien des flottes fruitières européennes, avaient amené beaucoup de compagnies, après les armements scandinaves, à l'idée d'élargir au maximum les possibilités d'utilisation de leur potentiel de transport en orientant exclusivement désormais leur effort d'équipement vers un type de cargo dit « polytherme », c'est-à-dire apte à tous les transports sous le régime du froid.

Ayant donc à peine achevé les deux-tiers de son programme d'équipement de l'après-guerre, la C.G.T. s'était trouvée, dès 1957-58, en contradiction croissante avec les nouvelles options techniques de la plupart des transporteurs européens à un moment où, il est vrai, sa position privilégiée sur les Antilles ne l'avait pas encore amenée à prospecter sérieusement le Marché international des frets fri-

---

(5) La Horn linie prend en charge « Horncap » et « Hornbay » en 1955 puis « Horndeich » et « Hornkoog » (240 000 pc soit environ 7 000 m³) en 1960. En 1968 elle n'a plus que deux navires. Au début de 1970 au plus tard, tous sont passés sous pavillon formesan. La Fruitière n'a qu'un seul navire jusqu'au début des années 50 mais elle en exploite 3 en 1954 (13 000 m³ environ dont « Maneah », l'ancienne « Guadeloupe » et « Forecariah », ex-« Maurienne ») et 5 en 1960 (23 000 m³) mais avec le même nombre de navires parvient à approcher les 28 000 m³ entre 1970 et 1976. Reprise peu après par le groupe Galiani, elle disparaît avec la faillite de celui-ci.

gorifiques. Car si en tant qu'affréteur, elle était parfaitement au courant des évolutions en cours, elle était alors trop à l'abri de la concurrence d'où qu'elle vienne, trop préoccupée aussi par la construction du paquebot « France » pour envisager une évolution qui ne lui semblait pas s'imposer avec une urgence particulière (6). C'est pourquoi elle se contente dans l'immédiat de soutenir l'indispensable reconversion de la Compagnie Fruitière contrainte avec l'Indépendance guinéenne de passer au « Tramping » et d'adapter sa flotte en conséquence en se dotant de navires polythermes qui furent ainsi parmi les premiers à naviguer sous le pavillon français. « Foulaya » (1956, 187 000 pc, — 18°) sera en effet, après quelques hésitations, durablement orienté vers le trafic antillais (10 voyages en 1957, 7 en 1958, 10 à nouveau en 1959...) ; « Sougueta » (1959, 194 000 pc, — 18°) le rejoindra sitôt sa mise en service (11 voyages en 1959, 9 en 1960, 10 en 1961..) ; « Matouba » (1960, 200 000 pc, — 18°) suivra la même voie (11 rotations en 1961, 7 en 1962..) et « Karukera » fera également, à partir de 1964, de fréquentes apparitions à Basse-Terre ou à Fort de France (7).

Assurée dans ces conditions de pouvoir équilibrer la gestion de sa flotte sur deux courants d'exportation géographiquement très proches (ce qui facilitait au besoin le passage des navires de l'un à l'autre), disposant par affrètement de quelques polythermes qu'elle pouvait plus ou moins vite convertir à d'autres trafics en cas d'absolue

---

(6) « France » commandé en 1956 mais mis sur cale en octobre 1957 et lancé en 1960, entre en service au début de 1962. Il sera exploité 13 ans jusqu'à son désarmement en novembre 1974 puis vendu en 1977. Son histoire coincide donc toute entière avec la période considérée. Bien que son exploitation ait été, semble-t-il, satisfaisante (377 traversées régulières avec un cœfficient de remplissage de 77 % puis 93 croisières avec un cœfficient de 91 %), il est certain que sa construction d'abord puis son immobilisation en fin de carrière nationale ont pesé lourd sur les équilibres financiers de la société (Voir Journal Marine Marchande : 18 juillet 1974 et 27 octobre 1977).

(7) Avec la perte de « Maneah » (en 1963) et l'entrée en flotte de « Karukera » (1964, 228 000 pc, — 20° C) s'achève la mutation technique de la Compagnie de Navigation Fruitière. Elle n'exploite plus dès lors que des polythermes. A noter que parmi les autres armements français intéressés aux transports frigorifiques, c'est la Compagnie de Navigation Fabre-Fraissinet qui s'est engagée le plus tôt dans cette voie avec les navires « Comoé » et « Bambara », respectivement de 1957 et 1958. Louis Martin et la Caennaise sont partis nettement plus tard avec « Djungo » pour l'un et « Hebe » pour l'autre, tous deux de 1960.

nécessité, forte de son « monopole » antillais et de sa position d'intermédiaire obligé dans les relations avec la France, on conçoit que la C.G.T. n'ait pas cherché immédiatement à affronter la mutation technique qui lui était proposée. Rien ne l'y incitait d'ailleurs, ni l'effort d'organisation du Marché national et la stabilisation des échanges qui l'accompagne, ni la fin de la guerre d'Algérie et les difficultés qu'elle pouvait alors rencontrer dans l'exploitation de ses lignes de l'Atlantique Nord les plus anciennes et apparemment les mieux établies. C'est pourquoi ayant imperturbablement mené à terme la longue série de constructions neuves entamée en 1953, elle ne cèdera enfin, comme à regret, aux conceptions nouvelles en matière de transport frigorifiques qu'avec la mise en service, en 1964, des Fort Joséphine et Trinité qui, avec une capacité de chargement bien supérieure (on dépasse pour la première fois les 6 000 m^3), étaient enfin des Polythermes.

Et pourtant, contre toute attente, ce réveil tardif n'aura pas les conséquences immédiates que l'on pouvait imaginer comme si le cyclone Cléo, en brisant la production antillaise, avait aussi dissuadé la Transat de pousser l'effort de modernisation auquel elle semblait maintenant consentir. Car c'est un fait évident que les quatre années qui suivent cette catastrophe inscrivent dans l'évolution de la flotte fruitière de la Compagnie l'une des discontinuités les plus longues qu'elle ait jamais enregistré. Si l'on était en effet tombé finalement d'accord pour procéder ici à une rénovation d'autant plus indispensable que les unités les plus anciennes en service avaient alors entre 15 et 19 ans, il n'en était pas moins bientôt apparu que la C.G.T. était alors affrontée à trop de problèmes de reconversion en même temps pour qu'elle puisse se permettre de se lancer sans mûre réflexion dans un programme d'investissement qui alourdirait ses charges financières immédiates même s'il s'agissait de l'un de ses domaines d'activité les plus rentables et les mieux assurés. Qui plus est, dans l'hypothèse où l'on ne pourrait pas différer outre mesure le renouvellement de la flotte frigorifique, devait-on suivre alors l'exemple du Commerce international et se doter simplement de polythermes de plus forte capacité adaptés au nouveau conditionnement des fruits en carton ; ou ne valait-il pas mieux profiter de l'occasion pour faire d'une pierre deux coups et rechercher en même temps que l'amélioration du trafic bananier, le moyen

de « rationaliser » l'exploitation des lignes antillaises de la Compagnie ?

C'était là assurément un très vieux problème. Depuis qu'avec les premières années 30, la C.G.T. avait choisi de s'engager résolument dans le domaine nouveau pour elle des transports frigorifiques, elle s'était en effet trouvée contrainte de gérer parallèlement sur les Antilles trois types de navires : des paquebots touchant selon les époques Saint-Nazaire, Bordeaux ou Le Havre avant de rallier à nouveau les îles ; des cargos fruitiers d'autre part assurant la navette entre Basse-Terre ou Fort-de-France et Dieppe ou Rouen que l'état de leurs aménagements intérieurs rendait à peu près impropres à tout autre usage ; quelques navires de charges enfin du type le plus banal assurant le transport des divers et l'expédition notamment vers la Métropole des autres grandes productions antillaises, c'est-à-dire le sucre et le rhum. Sans doute en ce milieu des années 60 n'était-il pas encore question de renoncer ici au trafic des voyageurs qui avait au moins l'avantage de compenser une partie du déficit que la Compagnie enregistrait normalement en ce domaine sur l'Atlantique Nord ; mais on pouvait cependant essayer de trouver une formule permettant de simplifier l'exploitation des lignes de charge en essayant par exemple de définir un type de navire original qui puisse alternativement prendre dans les mêmes cales des fruits ou des légumes tropicaux et des marchandises générales pour lesquelles on devait dans l'immédiat entretenir deux flottes aux trafics également déséquilibrés.

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

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

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

Tableau 3 : La Flotte de la Compagnie Générale Maritime au 1er janvier 1977

12 navires : 3 890 000 pc		Long./larg. (m)	T. d'eau (m)	Vitesse (nds)	Capacité (000 pc)	Port en lourd (tdw)
1964	Fort Joséphine Fort Trinité	124,2/17,0	7,6	17,5	228	4 600
1968	Aquilon	146,0/20,0	7,5	20,0	346	6 600
1969	Fort La Reine Fort Ponchartrain	146,4/20,4	8,5	21,0	361	8 500
1969	Pointe Allègre Pointe des Colibris	152,5/21,0	8,1	20,0	285	8 800
1970	Pointe Marin					
1970	Fort Sainte Marie	144,0/20,0	7,5	20,0	341	6 600
1973	Pointe Madame Pointe Sans Souci	155,3/21,0	8,2	20,0	390	8 600
1974	Pointe Larose					

N.B. Tous les navires sont des Polythermes. Fort Joséphine et Fort Trinité sont sur le point de sortir de flotte ; Aquilon, sister-ship de Fort Sainte-Marie était la propriété des Messageries Maritimes avant leur fusion avec la C.G.T. en 1974.

la C.G.T. prend l'initiative à partir de la seconde moitié des années 60 de s'équiper également à cette fin soit en lançant un programme de construction spécifique (pour Fort La Reine et Fort Ponchartrain), soit au contraire en ralliant opportunément une opération collective afin de bénéficier des avantages de la longue série d'où résultera, en 1970, la mise en exploitation de « Fort Sainte-Marie » qui restera un type unique jusqu'à la formation en 1974 de la Compagnie Générale Maritime qui ajoutera à la flotte frigorifique de la Transat l'«Aquilon » des Messageries Maritimes, sister-ship de celui-ci (8).

Il est donc évident que de 1964 à 1969, dans une période qui fut des plus difficiles pour la production antillaise, la Compagnie Générale Transatlantique loin d'adopter la position d'attente que l'on pouvait imaginer, s'est au contraire efforcée de tirer les conclusions de la situation et de préparer l'avenir. Très vite cependant les espoirs qu'elle avait fondée sur la mise en service de ses « polythermes polyvalents » devaient être en partie déçus non pas que ceux-ci aient été le moins du monde inférieurs à ce que l'on attendait d'eux, mais tout simplement parce que l'évolution rapide des techniques maritimes allait bientôt l'amener à développer ici la conteneurisation et que l'induscitable succès de la formule devait lui imposer finalement de mettre en exploitation sur les Antilles un certain nombre de navires parfois hâtivement aménagés à cette fin, doublant plus ou moins le service de ses Pointe. Elle était ainsi en quelque sorte ramenée sans l'avoir voulu à son point de départ, menacée même sur un terrain qu'elle se croyait réservé par l'entrée en scène un peu inattendue de la « Mixte » dont les ambitions affichées allaient beaucoup trop dans le sens des plus vieilles revendications de l'exportation antillaise pour qu'elle ait pu se permettre de les envisager avec légèreté. La rivalité sera brève mais suffisamment vive pour que la C.G.M. ait à partir de là pris le parti de pousser, comme on va le voir, à leur terme ses projets de conteneu-

---

(8) En 1966 la C.G.T. rallie finalement le programme de construction lancé à Dunkerque par différents armements nationaux (Fabre/SGTM, Courtage et Transport, Messageries Maritimes, Fruitière) mais des deux navires initialement commandés elle ne prendra en fait livraison que d'un seul. Le second, « Favorita », sera cédé sur cale à un investisseur privé mais fera ultérieurement l'objet d'un affrétement « coque nue ».

risation du trafic bananier, fermant ainsi la porte à toute autre initiative concurrente, d'où qu'elle vienne.

Il convient cependant de noter que si à travers les annes 1970, elle va à nouveau concentrer dans ces conditions ses efforts d'équipement sur ses lignes antillaises, elle ne renoncera pas pour autant à consolider simultanément ses positions internationales, valorisant ainsi pleinement l'expérience qu'elle avait acquise en près d'un demi-siècle de participation directe aux transports bananiers. Déjà engagée depuis de longues années dans les échanges fruitiers entre Santa-Marta et Hambourg en relation avec la société allemande Weichert und Co (47 000 tonnes en 1961, 69 700 tonnes au maximum en 1966, 63 000 tonnes en 1968), elle signe en effet en 1969 un contrat de transport avec la Comafrica pour la desserte du marché italien soit à partir de l'Equateur (avec escale intermédiaire en Amérique centrale), soit à partir de Puerto-Limôn puis de Puerto-Cortes, avec compléments en Martinique. Elle parveindra ainsi à atténuer pour elle les efforts du ralentissement d'activité de l'exportation colombienne jusqu'à la faillite en 1971 du Consorcio, tandis que les relations qu'elle noue dès 1970 semble-t-il avec la West-Indies Fruit Company lui permettront après un essai de reconversion sur la zone de Turbo de trouver enfin à Puerto-Limón le moyen de relancer sur des bases solides son trafic allemand (9). Opérant en effet désormais en étroite relation avec Del Monte qui contrôle depuis 1968 la West-Indies Fruit Company et rachètera en 1972 la Division guatemaltèque de la United Brands, elle sera au travers de la « International Fruchtimport Gesellschaft » (ou Inter) qui matérialise aujourd'hui son association avec la société Weichert, l'un des principaux artisans de la percée européennes récente de cette grande multinationale bananière (10). Mais incapable d'affronter la concurrence inter-

---

(9) Sur la crise de la production bananière à Santa-Marta et les débuts de la zone de Turbo, voir en particulier : J.C. Maillard, *Bilan et problèmes actuels de l'économie bananière de la Colombie, Cahiers d'Outre-Mer,* n° 100, 1972, p. 390-417. Nous avons en effet visité la zone de Santa-Marta en 1971 peu après la faillite du Consorcio.

(10) Elle lui vend de 1972 à 1977 8 navires de sa flotte de l'après-guerre qu'elle avait mis en exploitation de 1957 à 1964. Ils reprennent du service entre l'Amérique centrale et les Etats-Unis. Par souci d'économie (!), on se bornera à modifier seulement deux lettres de leur nom. C'est ainsi qu'en 1978 nous avons pu visiter à Puerto-Limón le « Lord de France » (ex-« Fort de France » évidemment).

nationale avec des navires battant pavillon français en raison de taux de fret peu rémunérateurs et de coûts d'exploitation prohibitifs vu le niveau des salaires nationaux et l'évolution du prix du fuel, elle devra bientôt renoncer à maintenir en service ses dernières unités de type classique. Elle opère donc aujourd'hui essentiellement ici avec des navires affrétés et ne conserve de son ancienne flotte que les polythermes pour lesquels a été finalement admis un transfert à l'étranger.

III — La conteneurisation des exportations bananières de la Guadeloupe (1970-1980)

La généralisation de l'emballage des fruits en cartons dans la première moitié des années 60 corrélativement à l'abandon des chargements sur rade à Basse-Terre ne devait pas amener aussitôt à modifier fondamentalement les techniques de manutention portuaires. On persiste longtemps encore à charger les fruits colis par colis sans même se soucier dans l'immédiat d'adapter les glissières traditionnellement employées afin de freiner la course des boîtes et limiter les chocs qui leur étaient inévitablement infligés. Certes les nouveaux équipements envisagés devaient-ils tenir compte du changement de présentation des fruits mais on ne parviendra jamais à éviter en fait que les norias que l'on continue partout à utiliser, puissent épargner aux emballages un certain nombre de renversement brutaux. Par ailleurs, si la forme des cales sur les navires de type ancien dissuadait encore d'envisager sérieusement la palettisation, on doit remarquer que l'effort de renouvellement du potentiel de transport que représente la mise en exploitation des premiers « Pointe » n'incitera pas à modifier sérieusement les habitudes acquises. Il faudra donc attendre que la conteneurisation des fruits proposés par la C.G.M. apparaisse imminente pour que les adversaires les plus résolus du projet se soucient en fait véritablement de tirer parti de l'expérience de la Geest en ce domaine afin de tenter par quelques manifestations spectaculaires d'amener les Pouvoirs publics à modifier leur attitude à l'égard du problème, à

prendre parti en leur faveur (11). Mais l'affaire était déjà trop engagée pour que ces tentatives un peu désespérées aient été de nature à modifier le cours des choses. Un certain nombre d'épisodes malheureux tels que l'évacuation de la région de Basse-Terre consécutive à la reprise d'activité de la Soufrière, courant 1976, et les sévères avaries causées au quai bananier par le cyclone « David », se chargeront d'ailleurs de prouver par l'exemple que l'idée d'un transfert des chargements au port de Pointe-à-Pitre n'était pas après tout aussi absurde qu'on voulait bien le croire.

Car, comme il est de règle, le problème de la conteneurisation des fruits se développe à travers l'ensemble des années 1970 à deux niveaux bien distincts et pourtant étroitement dépendants. Au plan technique et financier tout d'abord, la C.G.M. ayant mené les études nécessaires et conclu bientôt à la factibilité du projet, doit en effet convaincre ses autorités de tuelle de la justesse de ses vues et des avantages pour la collectivité que représenterait la réalisation des équipements envisagés au regard des difficultés prévisibles d'ordre social ou même politique. Mais la société doit aussi simultanément expliquer avec tous les ménagements souhaitables à ses partenaires commerciaux l'intérêt des changements proposés ; et elle suscite à ce propos autant d'adhésions secrètes ou avouées que de réticences ouvertes vu la dimension passionnelle du problème où se mêlent à la fois les très vieux sentiments d'animosité de l'exportation à son égard, l'hostilité immédiate devant un projet d'allure fâcheusement technocratique, l'inquiétude de l'avenir et la lassitude de moins en moins résignée des producteurs contraints depuis de nombreuses années de financer, dans les conditions les moins favorables, une mutation technique toujours inachevée sans en tirer bien souvent des avantages financiers très évidents. Cependant la négociation, pour délicate qu'elle ait été, n'aurait sans doute pas soulevé tant de problèmes, ni provoqué de tels remous, si dans le même temps la situation ne s'était trouvée malencontreuse-

(11) A la Guadeloupe. Car ainsi que le rappelle opportunément « *La Lettre Antillaise* » (mai 1977), la Sicabam prit l'initiative en 1969 de demander à la Sema une étude afin de déterminer « l'incidence économique d'un système de transport de bananes par charge palettisée », puis procéda à quelques essais au vu des conclusions de ce travail. Mais les médiocres résultats obtenus amenèrent rapidement à suspendre l'expérience et le projet fut en conséquence abandonné.

ment compliquée par l'irruption parfaitement inattendue d'un « outsider », la Compagnie Frutière de Marseille, dont les ambitions déclarées étaient à la fois de susciter une importante production nouvelle et d'ouvrir de nouveaux courants d'exportation dans un domaine que la Transat puis la C.G.M. avaient fini par considérer comme parfaitement réservé.

C'était en effet au moment apparemment le moins opportun, remettre en question d'un coup toutes les situations acquises et sous le prétexte de briser le Monopole du transport, ce qu'aucun exportateur ne pouvait regretter à qualité de service égale, ruiner les bases de l'organisation du marché décidée en 1962 et imposer en conséquence une nouvelle répartition des quotas dont la production guadeloupéenne, chroniquement en difficulté, n'avait certainement rien à espérer. On conçoit dans ces conditions que les passions excitées par le problème de la conteneurisation aient pu longtemps occulter le véritable enjeu de celle-ci : l'amélioration décisive des conditions du transport des fruits et la qualité des bananes antillaises ; et qu'à mobiliser essentiellement les mécontent et les inquiets autour du thème facile de la résistance aux initiatives souveraines de la C.G.M., on ait fini par perdre conscience de l'étroite interdépendance des intérêts de celle-ci, gestionnaire de navires, et de la Profession bananière toute entière. Mais était-il possible de raisonner froidement quand c'était alors l'avenir même de la région basse-terrienne qui paraissait compromis depuis que la normalisation rendait plus évidente l'infériorité économique des plantations de relief et que les progrès de plus en plus sensibles de la production de plaine déplaçait chaque jour un peu plus nettement le centre de gravité de la culture fruitière en direction du versant au vent de l'île montagneuse.

Quoiqu'il en soit, lorsqu'avec les années 1970 la Compagnie Générale Transatlantique avait choisi de s'orienter vers la conteneurisation des bananes, elle pouvait certes s'attendre à éveiller bien des réticences mais n'avait sans doute pas supposé que ses initiatives déchaineraient des réactions d'une telle intensité. Si avant elle en effet la United Brands américaine avait pu mettre le problème à l'étude et établir dès le début de 1972 une liaison régulière entre Puerto-Cortes (Honduras) et la Nouvelle-Orleans afin de tester en

fonctionnement normal l'efficacité de ses choix techniques, il est certain que l'intégration traditionnelle de ses activités lui avait singulièrement facilité la tâche puisqu'elle ne s'était trouvé à aucun moment devant la nécessité de convaincre qui que ce soit de l'intérêt économique de ses initiatives. Rien d'ailleurs dans cette expérience qui avait au moins le mérite de montrer la voie n'était apparu directement transposable aux réalités antillaises et c'est pourquoi au lieu de chercher à s'inspirer de ce modèle, la Compagnie s'efforcera plutôt de définir elle-même les solutions les mieux adaptées à ses besoins particuliers. Ainsi sur le problème fondamental du type de matériel à adopter, conteneur autonome ou simple boîte isotherme couplée aux équipements frigorigènes du navire le temps d'une traversée, sera-t-elle amenée vu l'importance des parcours océaniques imposés à privilégier la seconde formule qui avait d'ailleurs l'insigne avantage de limiter les investissements de départ et les coûts de maintenance ; et reprenant à son compte le système « CONAIR » pour l'adopter aux exgiences particulières du trafic bananier, sera-t-elle amenée très vite également à concevoir un type de navire de capacité bien supérieure à celle des unités exploitées par United Brands sur le Golfe du Mexique vu l'importance des frets qu'elle devait acheminer en retour vers les ports antillais.

Restait à faire la preuve de l'efficacité réelle d'un système qui pour être jugé des plus satisfaisants n'avait encore fait l'objet jusqu'à 1972 que d'essais à terre. C'est pourquoi à partir de 1973 on va s'efforcer de poursuivre les études en se plaçant autant que possible dans les conditions les plus proches d'une exploitation normale, ce qui aura le double avantage de permettre les modifications ou les adaptations indispensables mais aussi d'étudier de près le comportement des fruits entre l'empotage des conteneurs en plantation et l'ouverture de ceux-ci à leur arrivée en mûrisserie. Mais les techniques de transport des bananes étaient déjà de toute évidence suffisamment au point pour que deux campagnes seulement aient ici permis de préciser les choses : la première de septembre 1973 à février 1974 avec le Pointe-Allègre sur lequel on avait monté deux gaines verticales indépendantes alimentant chacune quatre conteneurs de vingt pieds ; la seconde de septembre 1974 à juin 1975 avec le même plus Pointe-sans-souci où une gaine unique devait permettre de tester à leur tour les conteneurs de quarante

pieds que l'on envisageait également d'utiliser. Ainsi quand en juin 1975 on prit l'initiative d'arrêter l'expérience, en France au moins, on avait accumulé assez d'éléments probants pour être en mesure d'envisager l'introduction à terme de ce mode de transport sur les lignes antillaises.

Mais le plus dur restait à faire : amener producteurs et exportateurs à partager l'intérêt de la Compagnie pour une formule aussi révolutionnaire ; faire accepter surtout à tous ceux qui seraient directement ou indirectement menacés par cette innovation l'utilité d'une mutation dont la nécessité échappait encore à beaucoup puisqu'elle répondait d'abord aux besoins immédiats du transport maritime et n'avait encore du point de vue égoiste du commerce bananier aucune véritable nécessité. On ne pouvait certes lui refuser quelque avantage puisqu'en supprimant un nombre impressionnant de manutentions peu favorables en général à la qualité du fruit, elle garantissait aussi la parfaite continuité de la chaine du froid ; mais elle bousculait trop d'habitudes bien établies, exigeait trop d'efforts d'adaptation, soulevait en fait trop de questions pour ne pas éveiller la méfiance, susciter l'indignation, provoquer les prises de position les plus catégoriques, toutes choses qui n'ont pu qu'obscurcir le débat et en fausser la signification.

C'est sans doute une des raisons pour lesquelles après avoir commencé en 1973, à partir du Colloque de Dieppe, à sonder les intéressés puis annoncé au début de 1974 la commande à Dunkerque de quatre « Porte-conteneurs bananiers » livrables fin 1977 ou courant 1978, on fut amené rapidement à ralentir l'opération en reportant notamment à l'horizon 1980 la prise en charge des navires (12). Il est vrai qu'entre temps la Compagnie avait décidé de s'intégrer au Groupe

---

(12) La dénomination « PCB » utilisée à l'origine a été remplacée depuis par celle de « PCRP » (Porte-Conteneurs Réfrigéré Polyvalent) Déjà Grace Line avait proposé d'associer sur un même navire conteneurs et bananes mais en séparant nettement les choses : 3 cales réservées aux bananes (1, 3, 4) ; 2 cales réservées aux conteneurs (2 et 5). D'où l'appellation plus logique de « bananier-porte-conteneurs » ! Les navires étaient équipés de grues roulantes pour les opérations de chargement dans les ports équatoriens. Quatre cargos de ce type furent mis en service en 1963 (« Santa-Magdalena » et « Santa-Mariana ») et en 1964 (« Santa-Maria » et « Santa-Mercedes »), tous les quatre avec une capacité d'environ 400 000 pc qui en faisait à l'époque les plus gros navires employés au transport des bananes. Ils étaient affectés à la ligne New-York-Cristobal-Guayaquil.

« CAROL » (Caribbean Overseas Lines) né en 1973 du rapprochement de trois armements européens opérant sur les Grandes Antilles et le Centre Amérique, et que devant les réticences qu'elle rencontrait elle avait pour l'immédiat préféré mettre en attente ses projets nationaux afin de participer in extremis au programme de construction lancé en Pologne par la Hapag-LLoyd, la Harrison Line et la KNSM qui se trouva ainsi porté de 5 à 6 unités (13). C'est pourquoi paradoxalement le système de transport des bananes en conteneurs breveté par la COGER, filiale de la C.G.M., quoiqu'initialement prévu pour la desserte des Petites Antilles sera en fait pour la première fois utilisé en service normal au début de 1977 entre Santo-Tomas de Castilla (Guatemala) et Hambourg. Mais n'était-ce pas après tout la meilleure façon de convaincre les plus réticents que ce qui pouvait être bon pour le marché allemand, était sans doute capable de satisfaire aussi les désirs du consommateur français le plus exigeant ? Etant donné les relations étroites que la C.G.M. avait noué avec la Del Monte, la plus récente des grandes multinationales bananières américaines, et la part qu'elle avait notamment au développement de ses exportations costa-riciennes, il n'avait pas été en effet difficile de convaincre la société de confier aux navires des « Caribbean Overseas Lines » les fruits qu'elle destinait à l'Europe du Nord-Ouest ; et c'était déjà 1 100 conteneurs de 40 pieds soit environ 21 000 tonnes qui avaient été ainsi expédiés courant 1979 vers l'Allemagne à une époque où Guadeloupe et Martinique résignées à l'inévitable, profondément affectées par la catastrophe du mois d'août, en étaient encore à attendre la mise en ligne de ses P.C.R.P.

Il n'est pas cependant impossible que le passage à la conteneurisation eut été plus rapide et certainement mieux supporté à la Guadeloupe si l'attitude des Pouvoirs publics avait été en la manière plus résolue qu'elle ne le fut de toute évidence. Certes la ville de Basse-Terre, comme Dieppe, ne pouvait accepter de gaieté de cœur de voir disparaître la raison d'être d'un port qui lui était d'autant plus cher

---

(13) « Caribbean Overseas Lines » constituée initialement par ces trois sociétés fut élargie successivement à la C.G.M. puis à la Horn, filiale commune de la C.G.M. et de la Hapag-Lloyd. Six navires furent construits en Pologne : 2 par Hapag, 2 par Harrisson, 1 par KNSM et un (Caraïbe) par la C.G.M.. Celui-ci, dernier de la série, fut mis en service courant 1978.

qu'elle avait mis plus d'enthousiasme à le créer ; mais il est probable que l'on eut plus facilement accepté l'idée d'exporter désormais les fruits par Pointe-à-Pitre si déclarations et initiatives publiques n'avaient surtout contribué à entretenir les illusions sur l'avenir d'installations certes bien situées du point de vue de l'économie bananière, mais marginales et peu propices à extensions raisonnables dans l'optique d'un développement rationnel de la Guadeloupe. Or si la C.G.T. avait dès le début de 1972 prévenu ses autorités de tutelle de son intention d'aborder la conteneurisation totale du trafic antillais, si à l'occasion du Colloque de Dieppe de 1973 elle avait entrepris de sonder tous les intéressés sur l'éventualité d'une telle opération, il lui restait encore à obtenir l'aval de ses autorités de tutelle et celles-ci loin de partager pleinement l'enthousiasme de la Compagnie pour la nouveauté des techniques qu'elle se proposait de mettre en œuvre, témoignèrent aussitôt d'une extrême réserve à l'égard d'un projet dont le caractère explosif était bien vite apparu. C'est pourquoi 1974 qui ouvre pour la Transat une période difficile où elle s'efforce avec obstination d'expliquer ses intentions et de dissiper les fortes réticences émanant d'un personnel politique inquiet des retombées électorales du problème, est aussi pour les adversaires les plus résolus des formules qu'elle propose, l'occasion de marquer quelques points décisifs en obtenant notamment du chef de l'Etat, courant décembre, la promesse de la réalisation du second poste à quai de Basse-Terre instamment réclamé par la Municipalité et le Commerce d'Import-Export local soucieux de l'autonomie de ses approvisionnements.

Ainsi de 1974 à 1977 au moins la Profession bananière guadeloupéenne peut-elle se persuader que sa détermination pourrait être de nature à contrarier les projets de la C.G.M., tout comme l'ensemble des milieux économiques de l'île voulut croire courant 1975 qu'on avait enfin trouvé avec la Compagnie de Navigation Mixte l'alternative longtemps souhaitée à la toute-puissance de son partenaire maritime traditionnel. Mais c'était assurément sous-estimer et la puissance de persuasion des responsables de la Compagnie conscients de la portée réelle de la mutation proposée, et la solidité du dossier qu'ils soumettaient à l'appréciation des Pouvoirs publics. C'est pourquoi au moment où après de multiples démarches officielles ou non, appuyées au besoin

par quelques manifestations spectaculaires comme cette journée « Ville morte » du 17 novembre 1977 décidée par le « Comité de Défense du Port de Basse-Terre » à l'occasion de la Réunion du Conseil Général qui devait se prononcer sur le problème, au moment donc où la réalisation du second poste à quai était enfin obtenue, on apprenait également que le Gouvernement avait décidé de laisser la C.G.M. passer commande des quatre porte-conteneurs qu'elle se proposait de consacrer à la desserte des îles (14). Il avait ainsi fallu au total trois grandes années de négociations pour que s'impose finalement au sommet la nécessité de cette « Révolution » technique qui dépassait sans doute le seul problème bananier mais avait vu autour de celui-ci cristalliser toutes les résistances.

Et pourtant il est aujourd'hui évident que le problème social une fois réglé, l'interruption des chargements réguliers de bananes à Basse-Terre n'a pas eu les conséquences que l'on avait pu craindre pour le dynamisme régional (15). On peut même considérer que la ville y a gagné de nouvelles perspectives de développement dans la mesure où l'amélioration du réseau routier rendu nécessaire par l'intensification du trafic poids lourds en direction du Quai de la Pointe-Jarry, lui permet de mieux s'intégrer désormais à l'ensemble

---

(14) Les travaux commencés en octobre 1977 sont achevés à la fin de 1979. On trouvera un Plan des installations réalisées dans le *Bulletin Municipal de la ville de Basse-Terre* (n° 8) de la même année. Construit dans l'alignement exact du quai bananier, il donnait un front d'accostage total de 302,5 mètres avec des profondeurs de 10 mètres au maximum au droit du premier appontement, mais de 7,50 mètres seulement (avant dragage) à l'extrémité Nord des nouveaux aménagements. A noter cependant que si l'on avait opté à la fin des années 60 pour un quai sur gabions parallèle au rivage et relié à celui-ci par une passerelle large permettant l'accès des camions jusqu'au bord du navire, on a cette fois choisi de construire un mur de palplanches protégeant du côté de la mer les remblaiements réalisés. Ceux-ci ont permis de porter l'étendue des terre-pleins aménagés en avant du Boulevard Maritime à 16 000 m^2 entièrement revêtus.

(15) Les deux premiers PCRP furent livrés le 15 juin 1979 (Fort-Royal) et le 26 mars 1980. Ils durent donc être frétés par la Compagnie jusqu'à ce que les équipements prévus à leur intention aient été mis en place et les premiers chargements en conteneurs sont ainsi de juin 1980 en Martinique, de septembre 1980 en Guadeloupe. Mais en attendant la livraison des deux autres navires, on dut jusqu'à la fin de l'année maintenir un système de desserte mixte alternant porte-conteneurs et unités conventionnelles. La conteneurisation totale des chargements n'est dans ces conditions effective qu'au 1er janvier 1981.

économique guadeloupéen et de tirer parti du dynamisme pointois sans y perdre son âme. Sa double fonction résidentielle et tertiaire s'en trouve évidemment renforcée, mais là n'est-elle pas après tout sa véritable vocation si l'on veut bien tenir compte des servitudes de son site et de la mar-

Tableau 4 : La Flotte de la Compagnie Générale Transatlantique assurant les exportations bananières antillaises au 1er janvier 1983, ou le triomphe de la Polyvalence (Annuaires CCAM)

	Année	Long./ larg. (m)	Tirant d'eau (m)	Puis. moteur (CV)	Effect.
Pointe Madame Pointe Sans Souci Pointe Larose	1973 1973 1974	155,3/21,0	8,2	18 000	25
Fort Royal III Fort Fleur d'Epée II	1979 1980	210,0/32,2	11,0	36 000	29
(Tous deux construits aux chantiers de France/Dunkerque)					
Fort Desaix II Fort Saint-Charles	1980 1980	215,0/31,0	11,0	36 000	29
(Tous deux construits aux chantiers de l'Atlantique)					

N.B. 7 navires contre 12 au 1er janvier 1977.

Fort Joséphine et Fort Trinité ont été vendus en 1977 ; Pointe Allègre et Pointe Marin en 1979 ; Pointe des Colibris, Fort La Reine et Fort Ponchartrain en 1980. Quant à Aquilon et Fort Sainte-Marie, ils sortent de flotte en 1981.

On notera que la C.G.M. reprend pour ses PCRP des noms déjà familiers sur la ligne des Antilles. Une seule innovation apparemment : Fort Saint-Charles. Mais si l'on remarque que le Fort Saint-Charles à Basse-Terre fut longtemps plus connu sous le nom de Fort Richepanse, on constatera qu'il n'y a là qu'une demi-infidélité aux habitudes de la Compagnie. En tout cas, deux références à l'histoire martiniquaise, deux à l'histoire guadeloupéenne, on ne peut rêver meilleur équilibre !

ginalité évidente de sa position. N'est-ce pas après tout le mérite le plus évident de cette brève période « critique » occasionnée par le « choc » de la conteneurisation que d'avoir enfin permis à la Guadeloupe de dépasser sans doute durablement l'éternelle rivalité de ses deux grands pôles urbains, afin de s'ouvrir enfin à une conception globale du développement où chacun d'entre eux puisse espérer maintenant trouver sa juste place.

Jean-Claude MAILLARD,
Maître de Conférences
à l'Université de Bordeaux III.

BIBLIOGRAPHIE

1966 R. DEULLIN. — *Le Navire Bananier. Fruits,* vol. 21, n° 3, p. 145-48.
R. DEULLIN. — *Container réfrigérés pour le transport des bananes. Fruits,* vol. 5, n° 5, p. 221-27.
R. DEULLIN. — *Un renouvellement important de la flotte bananière (française). Fruits,* vol. 21, n° 8, p. 417-20.

1969 H. BURMEISTER. — *The International Banana Transport. Can Containers handle it ?...* Thèse, Ecole Hautes Etudes Commerciales, Lausanne, 299 pages.

1970 J. GARRIGUE. — *Chargement des bananes en Martinique. Amélioration du système actuel ou palettisation ?* Thèse, Ecole Supérieure des Transports, 172 pages.
J.C. MAILLARD. — *La Flotte Bananière Française. Cahiers d'Outre-Mer,* n° 91, p. 335-44.
J.C. MAILLARD. — *Eléments pour une Histoire de l'Industrie Bananière en Guadeloupe... : L'aménagement du Port de Basse-Terre (1950-1970). Bull. Soc. Hist. Guad.,* n° 13-14, p. 127-56.

1971/1972 R. DEULLIN. — *Evolution du transport maritime de la banane de 1945 à 1970.* 1re partie : *Fruits,* vol. 25, n° 12, p. 865-76 ; 2e partie : *Fruits,* vol. 26, n° 2, p. 83-102.

1973 Colloque sur les problèmes de production physique et de commercialisation de la banane - Dieppe 11-12 octobre - CCI Dieppe, 257 pages.
— Transport Océanique des Bananes - FAO, Groupe d'Etude de la Banane (5e session) - Brême, avril.

1974 Compagnie Générale Transatlantique - Conteneurisation du Trafic Antilles-Métropole-Antilles - Service Etudes et Contrôle, Division commerciale, février, 63 pages.
— Les Super-Pointe, polythermes polyvalents de la deuxième génération construits pour la Compagnie Générale Maritime - Journal Marine Marchande, 11 avril, p. 909-13.

1975 Compagnie Générale Maritime - Conteneurisation du trafic Antilles-Métropole-Antilles - octobre, 137 pages.
— Transport Océanique des Bananes - FAO, Groupe d'Etude de la Banane (6e session) - Abidjan, mars.

1977 R. DEULLIN. — *Le transport des fruits par conteneurs. Fruits,* vol. 32, n° 9, p. 535-43.
J.C. MAILLARD. — *Notice et Carte « Banane ». Atlas de la Martinique,* CEGET/CNRS.
— *L'ère de la conteneurisation ; les arguments de l'armement. La Lettre Antillaise,* spécial Transport, n° 3, mai.

1978 J.C. MAILLARD. — *Développements récents du trafic bananier entre la France et les Antilles.* Etudes Géographiques offertes à Louis Papy, Université de Bordeaux III. CEGET/MSHA. Bordeaux, p. 119-28.

1979 F. CASTELLI, F. MICHEL, I. MIROIR, M. VEISEN. — *Une nouvelle structure de distribution de la banane dans le Sud-Ouest : l'importation directe par le port autonome de Bordeaux.* ESCAE Bordeaux, 113 pages.
J. GUILLAUME. — *Evolution technique et révolution spatiale : l'exemple du port fruitier de Dieppe. Norois,* n° 101, 1er trimestre.

— *Le port de Basse-Terre ou l'avenir économique de toute une région. Bull. Municipal de la ville de Basse-Terre,* n° 8, mars-avril.

— *Le terminal à conteneur (de Pointe-à-Pitre) sera opérationnel en mars 1980. France Antilles,* 15 mars, p. 4-5.

1980 J. GERI. — *19 jours à bord du Fort la Reine ; le quotidien des hommes de la mer. Le Marin,* 15 février.

— *La palettisation de la banane au port de Basse-Terre. Le Lien Economique,* Bull. CCI de Basse-Terre, n° 8, mars-avril.

1981 J. GADOIN, B. TSEKAS, A. ZURIA. — *Le transport en conteneurs de la banane des Antilles.* Centre des Fruits et Légumes, CCI Avignon et Vaucluse, 18e Promotion, 64 pages.

J. GARRIGUE. — *La conteneurisation de la banane des Antilles françaises. Journal Marine Marchande,* n° 3211, 2 juillet (repris dans *Fruits,* vol. 37, n° 6, p. 391-94).

1982 J.C. MAILLARD. — Notice « *Banane* ». *Atlas de la Guadeloupe.* CEGET/CNRS.

— Transport multimodal et conteneurisation. CNUCED,Commission des Transports Maritimes (10e session), Genève, 10 juin, 32 pages.

1983 J.C. MAILLARD. — *Le Marché International de la Banane. Etude géographique d'un système commercial.* Thèse pour le Doctorat es-Lettres, Université de Bordeaux, 13 décembre, 3 tomes (6 volumes), 1622 pages, 75 figures, 126 tableaux, 30 planches photographiques hors-texte.

J. MERCANDON. — *Les compagnies maritimes européennes face à la crise. Norois,* n° 117, p. 21-38.

1984/85/86 J.C. MAILLARD. — Le Marché International de la Banane (publication en 19 livraisons de l'ouvrage ci-dessus préalablement allégé et mis à jour, avec une conclusion entièrement réécrite). *Revue Fruits* (Paris), Septembre 1984 Mai 1985. La reprise de l'ensemble en une publication unique est envisagée.