

Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe



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

Jean-Claude Maillard

Numéro 13-14, 1970

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1044177ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1044177ar>

[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. (1970). Éléments pour une histoire de l'industrie bananière en Guadeloupe... *Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe*, (13-14), 127–156.
<https://doi.org/10.7202/1044177ar>

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

par

Jean-Claude MAILLARD

II. — L'ECONOMIE BANANIERE GUADELOUPEENNE APRES LA SECONDE GUERRE MONDIALE

LA REPRISE DES EXPORTATIONS (1943-1950)

On se sera peut-être étonné de ce que la première partie de cette étude ait pris fin paradoxalement en juillet 1943 alors que l'on continue à se battre en Europe et en Asie et que l'issue du conflit apparaît encore incertaine. C'est qu'en effet 1944 ou 1945 ne sont pas des jalons bien probants dans l'histoire des Antilles françaises placées par la nature à l'écart de tous les champs de bataille. En juillet 1943 par contre, la situation économique n'est certainement pas encore bien brillante et la guerre met toujours les îles dans une situation précaire, mais le départ de l'amiral Robert et du gouverneur Sorin, le ralliement à la France libre ont du moins permis de « faire la paix » avec le puissant voisin et de retrouver une liberté d'action qui a permis dans l'immédiat de garantir à nouveau les approvisionnements essentiels. De la même façon, nos exportateurs qui avaient été contraints par les événements à renoncer à leurs expéditions vers les

* La première partie de cet article a été publiée dans le **Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe**, n° 8, deuxième semestre 1967, p. 43-59, n° 9-10, année 1968, p. 85-106, et n° 11-12, année 1969, p. 121-148. Les numéros renvoient aux notes placées à la fin de l'article.

Etats-Unis, purent alors envisager de renouer leurs relations d'affaires et de relancer une activité qui pouvait être lucrative en raison du ralentissement sensible des importations en provenance de l'Amérique centrale et du sous-approvisionnement du marché qui en était résulté.

Mais, de même qu'aux origines de la spéculation bananière le problème du fret avait constitué le principal goulot d'étranglement, la pénurie des moyens de transport va sérieusement entraver la reprise ; d'autant plus que le « changement de camp » a eu pour conséquence immédiate la réquisition pour les besoins de la guerre des quelques unités disponibles dans les ports antillais, sur lesquelles on avait justement compté pour assurer le ravitaillement et les premières exportations. Nous avons sur la période un témoignage intéressant, publié en 1945 dans la *Revue guadeloupéenne*¹.

Les premières exportations eurent lieu, semble-t-il, dans les premiers mois de 1944, mais, écrit M. Beaubrun « après deux voyages... le seul bananier dont disposaient les Antilles était à partir d'août 44 versé au Pool interallié et affecté à des transports pour le compte de la « War Shipping Administration » malgré les véhémentes protestations de l'administration locale. C'est alors qu'un groupe de planteurs-exportateurs à la ténacité desquels il convient de rendre hommage, décidés à tout tenter pour éviter la perte totale de la production et maintenir une partie de leurs plantations, commencèrent les premières exportations par schooner vers les côtes de Floride ». Les débuts furent, on s'en doute, difficiles car il fallait pratiquement tout reprendre à zéro et accepter dans l'immédiat des réalisations dérisoires, mais un courant d'exportation parvint néanmoins à s'établir et les fruits débarqués à Port-Everglade ou Miami étaient redistribués par la route « jusqu'en Californie et au Canada ».

Le relèvement des prix qui avait en fait encouragé à maintenir l'expérience ne rendait cependant pas l'opération aussi rémunératrice qu'on l'avait espéré en raison du plafonnement des prix aux Etats-Unis (88 \$ la tonne) et du coût élevé du transport (40 \$ la tonne). « Dans ces conditions, poursuit M. Beaubrun, compte tenu de la perte en cours de route, des frais de débarquement, de la rémunération du commissionnaire, il ne pouvait rester au vendeur plus de 42 \$ la tonne soit 2,10 francs le kilo, frais de mise à bord à sa charge. » C'est pourquoi on envisagea très vite l'acquisition d'un navire capable d'assurer dans de meilleures conditions

l'acheminement des fruits, projet qui rencontra aussitôt l'appui actif de l'administration locale par lequel on put obtenir plus rapidement l'accord des ministères parisiens et les devises indispensables en ces temps d'austérité². Ainsi fut acheté *Aranmore* qui, une fois transformé assurait « en moins de six jours la liaison Basse-Terre - Port-Everglade avec une cargaison d'environ 600 tonnes de bananes en vrac nu ».

L'expérience est intéressante. Pour la première fois en effet la profession bananière guadeloupéenne entraînée par ses éléments les plus entreprenants disposait en propre d'un navire et prétendait s'intéresser directement au transport de ses fruits. Il pouvait paraître à beaucoup que cette initiative prise dans des circonstances assez exceptionnelles — le manque de navires fruitiers imputable à l'état de guerre — serait abandonnée avec le retour à une situation normale ; mais il est aussi probable que pour quelques-uns l'occasion apparaissait bonne de secouer enfin la tutelle de la Compagnie Générale transatlantique et de profiter ainsi de son effacement momentané pour briser en quelque sorte son « monopole » en suscitant une organisation des transports concurrente. L'idée était certainement utopique à beaucoup d'égards, mais l'échec de l'expérience *Aranmore* ne semble pas avoir découragé les bonnes volontés³. En témoigne la création à la fin de 1947 d'une « Nouvelle Coopérative Guadeloupéenne de Navigation »⁴ dont l'objet était plus nettement « l'acquisition et l'aménagement de navires bananiers ». Un même échec mettra fin, deux ans plus tard, à cette nouvelle tentative et le projet sera en conséquence définitivement abandonné.

La reprise des exportations quoique timide⁵ semble avoir eu sur la production un effet stimulant. Il est vrai que s'ouvriraient aussi d'autres perspectives, avec la démobilisation prochaine des premiers navires bananiers en état de reprendre leur service et l'importance dans l'immédiat des fabrications de confitures et de pâtes de banane, d'un transport plus commode en l'absence d'unités spécialisées, qui trouvaient alors un large débouché sur le marché métropolitain où les denrées de première nécessité connaissaient encore un rationnement sévère. Déjà on avait songé avant la guerre à une utilisation industrielle des fruits inexportables mais sans trop se soucier en fait de mettre l'idée à exécution puisque le marché des fruits frais suffisait, dans l'ensemble, à l'écoulement de la production. Les événements que l'on sait devaient évi-

demment rendre quelque intérêt à la transformation sur place d'un produit difficilement commercialisable, et l'administration joua certainement un rôle essentiel dans cette re-conversion. On s'était orienté dans un premier temps vers le séchage des fruits de façon à bénéficier des avantages consentis par la loi de 1940, mais les problèmes posés par le stockage et la conservation du produit avaient rapidement dissuadé de persister dans cette voie. On préféra donc bientôt se replier vers des préparations jugées « plus faciles et moins aléatoires », les pâtes de bananes, dont l'intérêt apparut surtout avec la reprise des liaisons maritimes vers la métropole et les difficultés d'un pays désorganisé par la guerre.

Le propos était louable en soi puisqu'il s'agissait d'aider la France à régler au mieux ses problèmes de ravitaillement, mais on peut déplorer aujourd'hui, avec le recul du temps, compte tenu des nécessaires improvisations imputables à l'état de guerre, la façon dont la Guadeloupe qui n'avait que très indirectement souffert de la situation, a assumé le rôle qui lui était dévolu. Nous laisserons ici la parole à M. Buffon, alors chef des services agricoles, et nous nous bornerons à reprendre ses propres termes quand il évoque dans la *Revue agricole de la Guadeloupe* à la fin de 1946 « l'avenir » de cette activité⁶.

« L'arrêt des exportations amena les producteurs à mettre tout en œuvre pour utiliser ou conserver le gros tonnage de fruits disponibles. Alors furent édifiés de nombreux fours pour la préparation des bananettes. De notables améliorations furent réalisées par certains dans la présentation de ces produits que l'absence de bateaux obligea malheureusement à stocker. On s'aperçut alors de l'impossibilité de conserver ces produits en l'absence d'installations adéquates pour leur désinfection et sulfitation. Les industriels recoururent alors à la préparation plus facile et moins aléatoire de pâtes de banane ; mais la plupart avec des moyens et procédés assez rudimentaires : chaudrons de fonte ou de fer, cuisson à feu nu, emballage dans des fûts en fer. La marchandise ainsi préparée et présentée ne pouvait être de première qualité. Le département appela l'attention sur le fait. A propos d'une demande d'emploi de fûts métalliques, il écrivait ce qui suit :

« L'utilisation de tels emballages sans protection spéciale est à rejeter du fait que le produit considéré est riche en tanin. Ces tanins, en effet, réagissent sur le fer en donnant des

composés de coloration très foncée, nuisibles à la bonne présentation de la confiture. De plus le contact direct entre fer et confiture communique à cette dernière un goût métallique assez prononcé, pour le moins désagréable. Il est donc nécessaire que les fûts reçoivent à l'intérieur une protection spéciale (vernis) dont je fais étudier l'application. D'autre part les demandeurs m'ont soumis un échantillon de confitures de banane déjà exporté. Or cette confiture se présente sous forme d'un liquide semi-pâteux, de couleur noire bien peu engageante, possédant un fort goût de cuit et de caramélisé, et où l'agréable saveur de fruit fait totalement défaut. Il n'apparaît pas opportun de laisser continuer une telle fabrication qui ne trouve d'écoulement dans la métropole qu'en raison des circonstances actuelles et grâce à sa richesse en sucre. Par contre, une bonne fabrication assurant un produit de teinte claire, où l'arôme des fruits frais serait bien perceptible, prendrait une large place en France et n'aurait plus ce caractère provisoire que semblent avoir donné à leur production présente les industriels de la Guadeloupe⁷. »

La reprise de l'exportation des fruits à partir d'avril 1946⁸ devait bien sûr enlever beaucoup de son intérêt à la fabrication de ces confitures et cette activité ne semble se maintenir jusqu'à 1949-1950 que dans la mesure où le manque de navires et le rétablissement progressif de la production laissait subsister des excédents inexportables. Il est en effet probable qu'à l'exception de quelques-uns qui se sont efforcés justement de poursuivre et de rationaliser leur activité au-delà de cette date, la plupart ne se sont intéressés à la transformation de leur production que dans la mesure où elle était l'unique moyen de l'écouler à l'extérieur dans les conditions du moment. D'où le caractère sommaire des équipements et la faible qualité du produit, en l'absence d'une réglementation tardivement mise en place. Il est malheureusement certain que les consommateurs métropolitains ont gardé le plus médiocre souvenir de ce qui leur était proposé dans cette période de privations et que, l'évolution des goûts aidant, ils ne sont probablement pas prêts d'accepter aujourd'hui d'utiliser sur une échelle suffisante les fruits séchés, pâtes de bananes et autres produits dont on souhaitait pourtant développer ici la fabrication, il y a peu de temps encore, quand la surproduction paraissait menaçante.

La réapparition dans les ports guadeloupéens des premiers navires bananiers devait changer bien des choses. On s'aperçut tout de suite en effet que les expéditions de bananes fraîches étaient des plus profitables, malgré la pénurie des moyens de transport frigorifiques et la menace, momentanément écartée, d'un prélèvement forfaitaire de 7 francs par kilo pour alimenter la caisse de péréquation⁹. La situation apparaissait doublement avantageuse :

— Les régimes pouvaient être exportés en vrac nu, ce qui permettait une sensible économie sur les frais de l'emballage habituellement utilisé et qui, pour le marché américain, devait être maintenant particulièrement soigné. Une partie des fruits pouvait ainsi être commercialisée sans être au préalable transformée en confiture, opération malgré tout relativement coûteuse. Le strict partage du fret entre les intéressés et l'insuffisance globale de celui-ci étaient les facteurs limitant les plus regrettables. D'où la tentation précédemment évoquée d'acquérir un ou plusieurs navires et de s'intéresser plus directement au transport.

— De plus, par dérogation aux règles du conditionnement et pratiquement depuis le début de la guerre, le poids minimum des régimes exportables avait été abaissé à 8 kilos, ce qui permettait d'écouler une production handicapée par le manque d'engrais et l'insuffisance des traitements phytosanitaires, mais aussi d'expédier pratiquement le tout-venant dans les meilleures conditions. Sans doute avait-on pris soin de déclarer cette tolérance transitoire et de lui fixer même une limite, le mois d'octobre, mais compte tenu des circonstances, du frêt incertain et du manque d'engrais, la mesure fut prorogée au début de 1947 et le chef des services agricoles, dans un « avis aux producteurs » au mois d'octobre de la même année se borne encore à recommander le retour aux normes de 1938 (10 kilos). On ne pouvait donc souhaiter situation plus favorable, si l'insuffisance du fret disponible n'avait imposé l'obstacle le plus sérieux à la reprise des affaires.

Des 26 navires constituant à la veille de la guerre la flotte bananière française, 14 seulement apparaissaient en effet récupérables au premier juillet 1945. Encore fallait-il, dans le meilleur des cas, attendre leur démobilisation et leur rééquipement pour les tâches civiles, et, pour quelques-uns d'entre eux leur renflouement et leur remise en état pure et simple. La Compagnie générale transatlantique qui ex-

exploitait avant guerre sur sa ligne des Antilles 14 bananiers dont 12 appartenant à sa filiale la C.G.A.M., ne pouvait envisager pour sa part que la récupération de 8 de ces unités dont deux, en particulier, *Esterel* et *Fort-de-France*¹⁰, nécessitaient d'importants travaux avant de pouvoir reprendre du service. Au moment où l'Etat avait procédé à la réquisition de la flotte, il s'était aussi engagé par la « charte-partie de 1940 » à restituer aux compagnies le tonnage mobilisé ce qui impliquait évidemment le remplacement des unités détruites pour fait de guerre¹¹. Or aucun des ports français ne paraissait capable à l'origine de se remettre immédiatement au travail du fait des destructions multiples occasionnées tant par les bombardements alliés que par l'armée allemande en retraite ou, pour quelques-uns par la difficile réduction des « poches » de résistance créées par l'ennemi autour de leurs ouvrages de défense. Il fallait ajouter encore l'encombrement des voies d'accès maritimes par un grand nombre de navires de toutes tailles coulés ou sabordés qui compliquaient la reconstruction des installations portuaires d'un problème souvent délicat de nettoyage des passes. C'est donc sur des chantiers étrangers — au Danemark, en Suède, en Grande-Bretagne — qu'il fallut passer les premières commandes en attendant que le rétablissement des ports français leur permette de prendre en charge à leur tour le programme de reconstitution de la flotte nationale.

La nécessité d'honorer les engagements pris, le souci peut-être principal d'assurer au mieux le ravitaillement national devaient amener l'Etat à fournir un important effort dans ce domaine particulier¹². Rien peut-on dire ne fut négligé. On s'efforça dans l'immédiat de récupérer peu à peu les unités mobilisées capables de reprendre du service après une remise en état rapide. C'est ainsi que l'on vit successivement réapparaître sur la ligne des Antilles le *Guadeloupe* puis le *Fort Royal* en 1946, le *Fort de France* et le *Barfleur* en 1947, le *Maurienne* et le *Quercy* en 1948 et 1949. Mais le rythme de ces restitutions était en fait bien trop lent pour pouvoir répondre exactement à l'accroissement rapide de la demande de transport et s'adapter aux besoins du marché national. Il fallut donc pratiquement dès l'origine — et c'est par ce seul moyen que l'on avait pu en fait relancer l'exportation antillaise en avril 1946 — faire appel à quelques affrètements malgré la difficulté de trouver les navires et le coût relativement élevé de l'opération. Ce n'est qu'à partir

de 1949 en effet que le programme de reconstruction lancé par l'Etat dans l'immédiat après-guerre commença à porter ses fruits. Ainsi dans le courant de 1949 et de 1950, la flotte de la Compagnie générale transatlantique se trouvait soudainement accrue de deux unités nouvelles construites à l'étranger, le *Fort Richepanse* et le *Fort Dauphin*, et de deux navires rachetés à un armement norvégien et rebaptisés respectivement *Fort Duquesne* et *Fort Saint-Louis*¹³. Il faudra pourtant attendre la mise en service du *Fort Richelieu* en 1952, puis des *Fort Carillon* et *Desaix* en 1953 premiers éléments d'une longue série de navires construits par la Transat, pour que soit enfin retrouvé le niveau de la flotte « antillaise » de 1939¹⁴.

ETAT DE LA FLOTTE C.G.T. AU 1-1-1953¹⁵

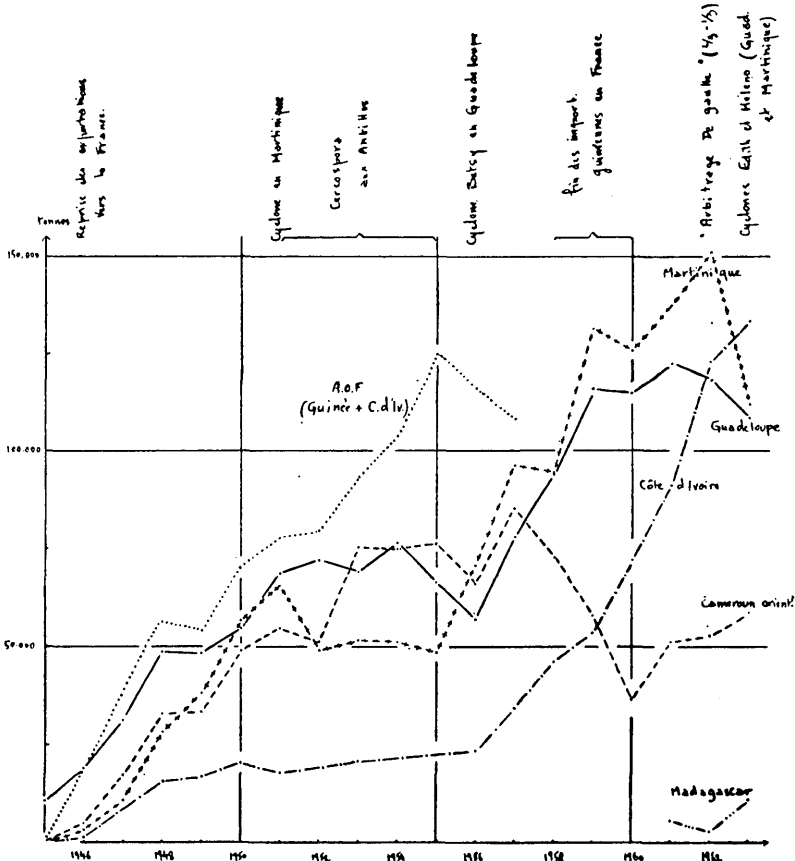
	Année	Port en lourd	Jauge brute	Capacité	Vitesse
Barfleur	1938	2.464 t.	3.000 t.	4.560 m ³	12,5
Maurienne	1938	id.	id.	5.646	id.
Quercy	1938	2.570	id.	4.319	id.
Fort Duquesne ..	1942	4.204	4.287	6.385	16
Fort Saint-Louis .	1940	id.	id.	id.	id.
Fort Dauphin ...	1949	4.100	5.050	5.920	16,5
Fort Richelieu ..	1952	4.211	5.080	5.650	id.
Fort Richepanse	1949	4.100	5.038	6.173	id.

N.B. — Esterel a fait sa réapparition en 1950 ; il n'assure plus de transports bananiers à l'époque.

En fait, à ne considérer que le chiffre des exportations guadeloupéennes en 1950, il apparaît avec évidence que dès cette époque les effets de la guerre avaient été réparés dans ce domaine et que l'on avait déjà retrouvé ici le niveau d'activité de 1938. Comme l'effort de redressement apparaît identique dans chacun des territoires intéressés, c'est dans l'inquiétude des lendemains que s'achève la décennie 40 et que l'on envisage le retour à une situation « normale ». Très peu sans doute ont pressenti, au tournant des années 50, l'extraordinaire développement du marché national qui est le fait caractéristique de l'après-guerre.

Evolution des exportations des oliviers producteurs de la zone franc entre 1945 et 1965

(Source : douanes - IFAC)



**L'AMENAGEMENT DU PORT DE BASSE-TERRE
(1950-1970)**

Dès l'origine, en tant que débouché logique de la production et promoteur de la « Révolution bananière » en Guadeloupe, Basse-Terre avait assuré l'essentiel des chargements ; et Pointe-à-Pitre, malgré le désir périodiquement exprimé d'assurer au moins l'expédition des fruits de la Grande-Terre et de se doter à cette fin d'équipements adéquats, ne joua jamais sur ce plan qu'un rôle secondaire¹⁶. Mais le port de Basse-Terre se situe en pleine ville et l'afflux

périodique des camions concentrant aux abords du cours Nolivos des tonnages croissants d'année en année imposait à la vie de l'agglomération de telles perturbations que l'avenir même de l'exportation pouvait paraître compromis à moins d'innovation. De là certainement l'idée d'étaler l'activité portuaire au long d'un front de mer plus important puisqu'aussi bien les chargements sur rade n'imposaient pas véritablement de concentrer la totalité des opérations au même point du littoral et qu'il pouvait s'avérer plus profitable au contraire de les disperser. Ainsi l'intérêt de quelques exportateurs se porta vers la baie voisine de la Rivière-Sens où M. Déraivin en particulier s'installe à la veille de la seconde guerre mondiale¹⁷.

Pour Basse-Terre qui avait toujours rêvé de posséder un port digne de ce nom, une telle déconcentration n'apparut d'abord qu'un pis-aller. On voulait croire que la ville abriterait un jour le deuxième port de l'île quoique l'administration coloniale ait jugé préférable d'aménager la rade de Pointe-à-Pitre et concentrait dans l'immédiat sur ce site la totalité de l'investissement. On éprouva cependant le besoin de ménager l'avenir et de réaffirmer à cette occasion l'ambition de la ville de posséder dans le futur un équipement moins sommaire que les wharfs dont elle devait pour lors se contenter¹⁸.

La reprise de l'après-guerre profita directement à ces nouvelles installations où l'on tenta même les premières opérations d'accostage pour un chargement direct sur les navires. Ce fut l'occasion d'améliorer les ouvrages¹⁹ existant en même temps que se trouvait souligné l'intérêt économique de ce secteur du littoral sur lequel ne pesaient aucune des servitudes urbaines. C'est là encore qu'en 1950 s'installait M. Louis Pravaz, initiative qui venait confirmer les avantages de cette annexe portuaire et devait en faire rapidement un concurrent dangereux pour les installations urbaines plus anciennes et désuètes. Il faudra pourtant près de dix ans pour que l'expansion régulière du trafic de la Rivière-Sens, servie par l'essor parallèle des ambitions de ses animateurs, finisse par inquiéter à la fois toute une partie de la profession bananière et les représentants les plus convaincus des intérêts basse-terriens, et suscite une riposte vigoureuse dont la réalisation du quai actuel et son ouverture au trafic au début de 1964 ont été le résultat²⁰.

Dès 1950 pourtant, l'insuffisance des équipements disponibles était évidente et il apparaissait souhaitable d'envisager la modernisation des installations de chargement de façon à répondre dans les meilleures conditions à l'accroissement des exportations qui excédaient désormais les records de l'entre-deux-guerres et améliorer ainsi de notable façon le prix de la mise à bord. Le rétablissement de conditions normales sur le marché métropolitain, les attaques de la concurrence avaient assurément aidé à cette prise de conscience. Vendre au meilleur prix un produit de qualité, comprimer les prix de revient devenaient des impératifs à une époque où l'on voulait croire un peu partout que le point de saturation du marché était atteint et que la surproduction était imminente. Dans ce climat d'incertitude plus ou moins sincèrement entretenu, l'aménagement d'un quai bananier permettant l'acostage des navires apparut bientôt une nécessité.

Réaliser cet ouvrage, c'était en effet améliorer la qualité des fruits et leur valeur marchande, c'était encore supprimer de coûteuses opérations, accélérer la cadence des chargements et du même coup la rotation des navires, modifier favorablement le coût du fret. L'opération apparaissait avantageuse à plus d'un titre et son intérêt était général. Elle était aussi une excellente affaire pour celui ou ceux qui en prendraient l'initiative et deviendraient du même coup les arbitres de la situation en s'assurant encore un revenu annuel non négligeable, un amortissement rapide et sûr, une rémunération du capital investi exceptionnelle. Il était assurément tentant pour le petit nombre de ceux qui déjà dominaient l'exportation guadeloupéenne de consolider solidairement et pour ainsi dire cristalliser leur monopole sous couleur d'améliorer les chargements et de servir les intérêts de la profession toute entière. Car il était évident :

— que la création d'un port dans la région de Basse-Terre ne pourrait être que le fait d'initiatives privées devant l'attitude de l'administration soucieuse de ne pas disperser l'investissement et l'option prise de longue date en faveur de Point-à-Pitre où les conditions naturelles étaient d'ailleurs incontestablement plus favorables²¹ ;

— que l'aménagement d'un quai à l'initiative privée permettrait cependant de solliciter l'aide des fonds publics vu l'intérêt général de l'opération mais donnerait surtout à ses réalisateurs une position prépondérante puisqu'il deviendrait

absurde et dispendieux de soutenir dans l'avenir tout autre projet concurrent ou privé ou public ;

— que l'on faisait enfin une excellente affaire dans l'hypothèse probable d'un développement futur de l'exportation.

Dès 1950 donc, les principaux acconiers s'étaient intéressés à ce problème d'équipement, à l'instigation sans doute de M. Louis Pravaz que l'on retrouve constamment au cœur des débats. Il devait en résulter la création, en janvier 1951, d'une société au capital initial de cinq millions, la Société Maritime et d'Acconage. Dans les premiers mois de son existence SOMARAC ne regroupait encore que les seuls intérêts Pravaz, Cabre et Lignières, M. Valeau restant à l'écart pour des motifs semble-t-il personnels, MM. Savry et Déravin pour cause de malentendu ; mais le ralliement de ces derniers dans le courant de l'été 1951 devait permettre de donner au projet toute l'ampleur souhaitable.

Dans son état initial, avant l'adhésion de Savry-Déravin par conséquent, on avait projeté la réalisation d'un quai reliant l'appontement Pravaz à un autre wharf à construire plus au nord sur un terrain concédé à MM. Cabre et Lignières, en deçà de l'appontement Déravin tout proche. L'incorporation dans le projet final de ce dernier ouvrage devait permettre en même temps qu'un allongement du front d'accostage, une importante économie²².

En octobre 1951 était donc déposé un avant-projet qui trouva un accueil favorable tant auprès des services locaux des Ponts et Chaussées que de la Compagnie générale transatlantique, principale intéressée à l'utilisation de ce quai. Une demande de concession d'outillage privé avec obligation de service public put être alors déposée qui suscita l'intervention du ministre des travaux publics du moment, M. Morice, en date du 17 octobre 1952, et fut en conséquence modifiée de façon « à créer une situation identique pour tous les producteurs et exportateurs » et éviter que « certains d'entre eux ne bénéficient ou paraissent même bénéficier de privilèges ou d'avantages spéciaux », ce qui ne pouvait être assuré « qu'en octroyant une concession d'outillage public ».

Un projet de cahier des charges fut alors discuté par les promoteurs et soumis à l'administration. Il était finalement pris en considération par le ministre dans le second semestre 1955, ce qui entraîna, en vertu de la procédure prescrite par la loi du 17 mai 1941, enquête réglementaire. Elle eut

lieu dans le courant des mois de février et mars 1956. Les réactions qu'elle suscita dépassèrent les espérances²³.

L'enquête impliquait normalement consultation de tous les intéressés sur tous les aspects du projet, tant juridiques que nautiques. Disons tout de suite que les avis furent assez unanimement défavorables, hors ceux de la Chambre de Commerce et des Services agricoles. Malgré les conclusions de la commission nautique elle-même, le rapport définitif de l'enquête transmis au ministère, après discussion de chacune des objections formulées, n'en conclut pas moins à la possibilité et à l'intérêt économique de l'ouvrage proposé. Mais l'émotion soulevée par la publicité faite aux débats avait été si forte dans l'opinion publique qu'elle ne s'apaisa pas pour autant. Malencontreusement entretenue par la catastrophe de l'été qui avait plongé la profession toute entière dans une oisiveté forcée²⁴, l'affaire ne pouvait manquer de rebondir au plan politique où les initiatives du Conseil général contribuèrent rapidement à bloquer de façon décisive le cheminement d'un projet sur le point d'aboutir.

L'attaque en règle menée contre SOMARAC et que ses actionnaires estimaient concertée avait pour l'essentiel une double provenance : la Commission départementale qui s'était prononcée le 21 février en termes catégoriques ; la municipalité de Gourbeyre dont le sénateur-maire M. Valeau mena l'offensive tant au plan local qu'au plan national par diverses démarches auprès du ministre. A noter qu'à Paris comme en Guadeloupe il eut à compter avec l'influence du sénateur Satineau qui soutenait le projet de la Rivière-Sens de ses démarches personnelles et de sa plume.

C'est probablement la Commission départementale qui avait le mieux défini le fond du problème, car toutes les réactions avaient au total, sincèrement ou non, le même prétexte : l'interprétation de l'article 27 du titre IV du cahier des charges. On reprochait en effet au texte incriminé de ne pas garantir la majorité des moyens et petits producteurs et exportateurs des risques de monopole ; on estimait dangereux que les concessionnaires fussent seuls habilités à entreprendre les manutentions, le tri, l'approvisionnement à quai, l'arrimage en cale, ce qui pouvait, disait-on, les amener à exécuter ces opérations au détriment de leurs concurrents ; on se refusait globalement à tolérer un projet de nature à aggraver les « iniquités » dont se plaignaient déjà nombre de producteurs. La construction d'un poste à quai était ce-

pendant souhaitable à condition cependant qu'elle fût le fait d'une collectivité ou d'un organisme d'intérêt général.

Il y avait en effet dans le libellé même de l'article visé une évidente maladresse dont les actionnaires de la SOMARAC se rendirent rapidement compte. Dès le 22 février était donc communiquée la copie de l'accord donné par la Compagnie générale transatlantique en novembre 1951 pour l'accostage de ses navires à la Rivière-Sens où celle-ci précisait d'ailleurs que les fruits livrés à quai seraient arrimés à bord par ses soins. Le 12 mars encore une rédaction nouvelle de l'article 27 était proposée pour lever l'équivoque, mais il était trop tard. Ces modifications de dernière heure n'eurent sans doute pas une diffusion suffisante, elles ne pouvaient compenser en fait *in extremis* l'effet désastreux d'une maladresse qui fut certainement à l'origine de l'échec final.

Rien pourtant ne permettait encore d'augurer cet échec. La commission d'enquête avait conclu favorablement, le conseil supérieur des Travaux publics avait donné son accord, l'homologation définitive semblait une question de jours. L'imminence même de la décision du ministre alarma les adversaires inconciliables du projet qui très au fait de son cheminement dans les bureaux parisiens alertèrent au bon moment le Conseil général à Basse-Terre alors en session extraordinaire. Malgré l'irrégularité de la procédure l'Assemblée départementale prit aussitôt l'initiative de faire sienne la délibération de février de sa commission spécialisée, posant encore le principe de la participation financière du département à la construction de l'ouvrage prévu et demandant au préfet de faire connaître en haut lieu ses positions. La décision prise était dépourvue de bases légales puisqu'elle était intervenue en session extraordinaire à l'ordre du jour de laquelle elle n'était pas inscrite et qu'elle n'avait été votée que par le tiers seulement des conseillers en exercice, les autres s'étant abstenus en la circonstance. Elle n'en avait pas moins valeur symbolique et, diligemment portés à la connaissance du ministre, fut de nature à suspendre sa décision jusqu'à ce que l'Assemblée ait précisé ses intentions.

L'idée d'une société d'économie mixte avait déjà été lancée dans le feu des débats. Quand, dans le courant de la deuxième session ordinaire à la fin de 1956, la commission des finances du Conseil général revint sur le problème, ce fut pour réclamer que l'administration préfectorale déposât en temps utile un rapport visant à la constitution d'une telle

société. Celui-ci ne fut cependant introduit que le 7 décembre 1956 alors que la commission avait cessé ses travaux, et c'est en assemblée plénière, directement, que s'ouvrit le débat, débat décevant s'il en est qui n'aboutit curieusement qu'à deux votes contradictoires : l'un, d'inspiration socialiste mais qui rallia aussi les voix communistes, proposait la réalisation d'une société mixte avec participation du département, des communes, des exportateurs de toutes tailles ; l'autre, à l'initiative de la gauche démocrate et socialiste, favorable à SOMARAC. Le problème n'avait guère progressé (14 décembre 1956) et la confusion paraissait à son comble.

Lors de sa visite en Guadeloupe, en mars 1957, M. Pinton, secrétaire d'Etat aux Travaux publics, eut l'occasion de prendre contact avec les maires de la région de Basse-Terre qui lui exprimèrent leur désir de voir confier à une société d'économie mixte la gestion du quai de Rivière-Sens. Il recommanda donc à son départ que soit à nouveau évoqué le problème et pris une position nette étant donné le caractère inconciliable des deux projets dont le but et les coûts étaient identiques. La commission départementale reprit donc la question et désigna un rapporteur spécial qui vint exposer ses conclusions au cours de la séance plénière du 18 mai 1957, au terme de la première session ordinaire du Conseil général. Il mit encore l'accent sur l'intérêt d'une société mixte seule capable de préserver les intérêts des planteurs et des travailleurs, de donner du travail aux dockers mis au chômage par le port bananier en investissant ses bénéfices dans l'aménagement d'un véritable port à Basse-Terre et se déclara peu inquiet des problèmes de financement étant donné la « rentabilité absolue » de l'ouvrage projeté. Il fut néanmoins encore impossible de faire l'unanimité, le projet SOMARAC conservant toujours ses partisans, et la gauche démocrate et socialiste repartant à la charge parvint même à faire voter, dans la même séance, une motion visant à accorder la concession demandée par cette société si elle acceptait que soit attribué 50 % du capital social aux coopératives de petits planteurs et aux planteurs indépendants. La session s'acheva encore dans la confusion générale.

Dès lors commence une nouvelle période dans laquelle le problème du port ne bénéficie plus de semblable publicité mais où chacun des projets en présence poursuit souterrainement une cheminement parallèle à la recherche de l'accord ministériel indispensable. Les choses ne sont peut-être pas

en fait aussi simples, car si l'idée d'un port à Rivière-Sens semble maintenant à peu près admise par tous, le désaccord s'installe quand il s'agit de déterminer la localisation définitive de l'ouvrage devant la divergence évidente des intérêts en présence. Les actionnaires de la SOMARAC, pour leur part, n'ont pas renoncé, mais la situation ayant quelque peu évolué depuis 1956, il leur était très vite apparu que le projet dans son état initial n'était plus guère soutenable et qu'il y avait plus à gagner désormais dans un effort de compromis susceptible d'assurer le succès en sauvant l'essentiel. C'est ainsi sans doute qu'au lendemain de la disparition de M. Louis Pravaz, un rapprochement put s'opérer avec M. Valeau qui patronnait en tant que maire de Gourbeyre un projet directement concurrent et que la COMAGUA vint se substituer à la SOMARAC dans les négociations en cours²⁵.

Mais les choses avaient tant traîné en longueur que le désaccord et l'apparente inefficacité des tenants de la Rivière-Sens avaient fini par lasser toute une partie de la profession bananière. A mesure aussi que le projet prenait plus de corps et qu'il apparaissait avec plus de certitude que le port serait finalement réalisé à cet endroit, un mouvement de défense des intérêts basse-terriens qui s'estimaient directement lésés par ce glissement définitif de la fonction portuaire, tendait à se constituer et s'organiser peu à peu. Il devait trouver dans le « Comité du port » mis sur pied dans le courant de 1959 à l'initiative de la Chambre de commerce de la ville, l'instrument efficace de la contre-attaque et l'un des agents principaux de son succès.

Basse-Terre, avons-nous dit, n'avait pas renoncé à se donner un port, mais l'évolution récente de l'exportation avait joué contre elle en contribuant à déplacer progressivement vers le sud les opérations de chargement et les projets précédemment évoqués constituaient au total une seule et même menace : confirmer la baie de Rivière-Sens dans son nouveau rôle, écarter définitivement du chef-lieu l'activité portuaire avec l'animation qu'elle implique, au profit d'une commune voisine dont la vocation géographique n'était pourtant rien moins que maritime. Dès lors, la lutte va changer de protagonistes. On avait vu s'affronter l'intérêt privé de quelques exportateurs à l'intérêt général vigoureusement défendu par ses représentants élus ; on verra désormais s'affronter deux communes, deux mairies pourrait-on dire, l'une soucieuse de consolider durablement des positions acquises, l'autre de

défendre à la fois son avenir et son prestige déjà considérablement amoindri par la position de Pointe-à-Pitre devenu, en peu d'années, le grand centre d'activité du département. Il ne faut pas oublier cet aspect passionnel, et électoral, pour comprendre l'importance du problème, et l'on pourra toujours arguer, non sans amertume pour quelques-uns, le caractère absurde de l'actuelle localisation portuaire, en pleine ville, puisque les considérations économiques semblent avoir été, à ce stade du débat, bien secondaires.

Un très long article dans le *Progrès social* du 10 octobre 1959 sous la signature de M. Louis Pauvert, nous permettra de faire le point à cette date. Il y définit parfaitement les ambitions du Comité du port, relate les démarches entreprises depuis sa création et révèle assez bien le climat dans lequel se développe son action et la complexité des attitudes individuelles.

« C'est le site de Basse-Terre ville écrit M. Pauvert qui offre le plus d'avantages à la collectivité, d'abord sur le plan humain et social, en apportant à la ville les embellissements et les modernisations qui s'imposent d'urgence, puis sur le plan économique tant sous l'angle de l'animation nouvelle qui serait donné à la ville que sous l'angle des plus-values que l'ouvrage apporterait à toute l'agglomération.

Car la rentabilité de l'ouvrage serait telle que, tout en réduisant les frais actuels de mise à bord de la banane, la construction d'un wharf permettrait à la ville de Basse-Terre de faire édifier, sans qu'il en coûte en définitive un centime, un tronçon de ce Boulevard Maritime dont on parle depuis des générations mais dont personne n'a pu obtenir la réalisation à cause des difficultés de financement. Ce tronçon de boulevard dont le port ferait ainsi cadeau à la ville de Basse-Terre irait du cimetière au cours Nolivos inclus, en comblant le rivage de la mer sur trente mètres de large et six cents de long. Ceci serait réalisé sans expropriations, tous les terrains nécessaires devant être pris sur le domaine public. La surface récupérée sur la mer permettrait le parking des camions apportant leur chargement au port, tout en établissant une artère parallèle à la rue du Père-Labat qui constitue actuellement une gêne intolérable à la circulation et qui peut devenir un danger en cas d'évacuation précipitée de la ville. De plus, la ville disposerait d'un front d'accostage de 600 mètres de long où les navires de plaisance de moins de deux mètres de tirant d'eau pourraient accoster par beau temps.

Rien n'empêche que par la suite ce front de mer perfectionné par une courte jetée de protection et quelques wharfs d'accostage ou quelques pontons, puisse recevoir les yachts d'un plus fort tirant d'eau...

La ville de Basse-Terre a si bien compris l'intérêt offert par notre plan qu'elle a décidé, dans la séance du conseil municipal du 21 septembre 1959 de demander l'occupation du domaine public maritime, non seulement pour la portion qui intéresse le port et serait financée par lui, mais encore pour tout le rivage de la mer du cimetière au Gallion, de façon à ce qu'aucune concession accordée à des tiers ne vienne gêner cette réalisation et son développement ultérieur. Cette prise de position a été confirmée publiquement par le maire de la ville qui, dans la réunion tenue à la Chambre de commerce le premier octobre 1959 a déclaré en substance que, dans le cas où le port serait techniquement réalisable à Basse-Terre, il estimait qu'il était hautement préférable qu'il soit construit en ce lieu et c'est la raison pour laquelle le conseil municipal avait décidé, également dans sa séance du 21 septembre 1959, de demander au FIDOM une subvention de neuf millions permettant au Comité du port d'étudier à fond les problèmes techniques intéressant la construction du wharf. Le président de la Chambre de commerce a adopté une position analogue.

Car, en définitive, tout est conditionné par la possibilité de construire à Basse-Terre ville un ouvrage permettant l'accostage des bananiers dans les limites de prix que permet sa rentabilité... Nous sommes à même de prouver, chiffres en mains, que même si l'ouvrage et la construction des terre-pleins atteignaient ou approchaient du milliard, cette somme pourrait être amortie en moins de vingt ans et ceci, en tablant sur les données extrêmement prudentes adoptées par notre commission financière. Nous ne tablons en effet que sur une exportation annuelle de 70.000 tonnes de bananes (au lieu de 100 à 120.000 tonnes), nous comptons pour mémoire les recettes pouvant provenir du débarquement des marchandises diverses, nous laissons de côté les 20 et quelques millions de droits de péage et de quai perçus annuellement sur le trafic de Basse-Terre au profit du port de Pointe-à-Pitre, uniquement parce que Basse-Terre n'a pas de port, et nous faisons bénéficier les planteurs d'une réduction substantielle des frais de mise à bord de leurs bananes. Malgré ces amputations volontaires de recettes, nous pourrions amortir en

moins de vingt ans un emprunt d'un milliard au taux de 6 %... taux très élevé pour un emprunt de cette nature...

Le site le plus avantageux pour la collectivité ayant été choisi et les limites de prix de l'ouvrage ayant été établies, nous maintenons que c'est à l'intérieur de ce cadre que la technique doit avoir à se prononcer en disant clairement si la construction de l'ouvrage est possible dans ces conditions... » Voilà pour les positions, clairement définies, du Comité du port qui est, rappelons-le, patronné par la municipalité et la Chambre de commerce et auquel de larges tranches de la population basse-terrienne ont apporté leur appui, « des planteurs, des commerçants, des représentants des professions libérales ». Voyons maintenant les actions entreprises :

« ...La Chambre de commerce inquiète de l'inefficacité montrée par la SOMARAC depuis huit ans demandait au service des Ponts et Chaussées, le 9 février 1959, d'étudier la possibilité de relier par une estacade les appontements de l'administration et de la Transat préalablement renforcés et reconstruits, de manière à permettre l'accostage des bananiers et des petits caboteurs... Commencée en février ou mars (l'étude demandée) n'aboutit que le 13 août de la même année, et encore, grâce à deux démarches du Comité du port qui, informé de cette importante gestation, a fait l'impossible pour qu'elle arrive à terme... Malgré ce long délai, cette étude invoque, outre des objections mineures pouvant s'appliquer aussi bien à la Rivière-Sens qu'à Basse-Terre (houle, migration des galets, etc...), deux objections plus importantes mais qui comportent en elles-mêmes de graves contradictions.

D'abord, l'ouvrage prévu pour recevoir des bananiers offre seulement 4,70 mètres de tirant d'eau à une extrémité, alors que les bananiers de la classe *Fort Richelieu*, les plus « plats » de la Compagnie générale transatlantique réclament plus de cinq mètres partout. De plus cette étude avance que l'ouvrage ne serait pas solide, pourtant rien n'empêcherait de le prévoir plus résistant, la Chambre de commerce n'ayant pas prévu de limitation de prix. Et pourtant cette grave objection n'empêche pas l'avant-projet de conclure formellement que l'ouvrage est « techniquement possible ».

Ceci nous a intrigué et la commission technique du Comité du port a voulu savoir si réellement les fonds étaient aussi peu importants. A l'endroit où le plan indiquait 4,70 m nous avons fait effectuer des sondages dans la matinée du 14 août, par M. Nicolas, ingénieur E.T.P. Ces sondages ont

indiqué 7,20 m, 7,30 m, en accord complet avec la carte officielle du port. Le 18 août nous avons fait part de cette constatation au directeur des Ponts et Chaussées en lui demandant de réexaminer d'urgence son plan et de nous tenir au courant... Nous avons été surpris d'apprendre que le directeur des Ponts et Chaussées, à la séance de travail du 14 septembre à la mairie de Basse-Terre, questionné sur ce différent, aurait répondu que l'erreur, si elle existait, n'avait pas d'importance, car, en réalité, il fallait 9,50 m de tirant d'eau pour l'accostage d'un bananier ; en outre il était très ennuyé des difficultés qu'on lui signalait, car il n'avait procédé à cette étude que « pour rendre service » à la Chambre de commerce, ses fonctions lui interdisant de participer à une étude qu'il aurait à juger...

Nous avons exposé à la Chambre de commerce les données du « service » qui lui a été rendu pour qu'elle l'apprécie à sa juste valeur, et les soumettons à votre haute appréciation, car, en l'occurrence, il ne s'agit plus de technique mais de simple logique. En effet, une demande de concession d'outillage public aurait été déposée sur ces données étranges par la Chambre de commerce, qu'elle était repoussée au premier examen, et la construction du wharf d'accostage à Basse-Terre ville était définitivement enterrée avec toutes les conséquences sociales et économiques que cela entraîne, et cela sans examen technique sérieux, sans étude qui tienne debout car nous soutenons que l'étude du wharf à Basse-Terre ville n'a pas été faite.

Nous appuyant sur l'opinion favorable de M. Robert, ancien chef de service des Ponts et Chaussées en Guadeloupe²⁶, nous avons décidé de faire venir de métropole un technicien qualifié pour entreprendre cette étude. Jusqu'à ce qu'il se soit prononcé, nous ne pouvons accepter aucune option pour un autre site qui n'offre pas les mêmes intérêts pour la collectivité. Certains parleront des retards que cela entraîne et diront que le choix est nécessaire aujourd'hui ou jamais. Nous mettons en garde la ville et la Chambre de commerce contre cette pression.

Pourquoi aujourd'hui ? Pourquoi pas en février 1958 au moment où les deux groupements de Rivière-Sens ont fait la paix ? Pourquoi pas en février 1951 au moment où la SOMARAC a été créée ? Pourquoi avoir attendu octobre 1959 ?

Parce qu'en trois mois nous avons fait plus de chemin

que certains en huit ans et nous en aurions fait bien davantage, si nous avions eu sur place le concours technique dont nous avons besoin. Parce que nous sommes à la veille d'aboutir... Tout cela est bien dangereux pour ceux qui avaient bien avant nous la possibilité de construire un wharf d'accostage et qui ont attendu que l'inquiétude s'empare de l'opinion pour contraindre à sa faveur les collectivités publiques à acquérir leurs ouvrages ou à avaliser la création d'un monopole... »

L'expert consulté par le Comité du port avait conclu que le projet était réalisable à un prix analogue à celui de la Rivière-Sens et les partisans de Basse-Terre y avaient trouvé un encouragement à poursuivre leur action. Il est certain pourtant qu'à la fin de 1959 le projet COMAGUA n'avait jamais été aussi près d'aboutir et l'on dit même, mais nous n'avons pu le vérifier, qu'il avait obtenu en décembre l'agrément des ministères concernés. Il est possible en effet que la campagne animée par le Comité du port n'ait eu de résultats que sur le plan local, mai il est évident qu'il disposait de soutiens politiques suffisamment efficaces pour pouvoir retourner en quelques mois une situation qui paraissait au début de 1960 assez compromise. L'attitude du Conseil général encore, les démarches entreprises en haut lieu par la municipalité furent ainsi de nature à modifier le cours des choses et l'on doit constater que, de la visite du secrétaire général des départements d'Outre-Mer A. Tremeaud au début de février, au passage au mois de mai du général de Gaulle, s'opère un renversement complet de situation en faveur du chef-lieu. Le projet était alors rattaché *in extremis* au programme du FIDOM pour l'année suivante et le préfet A. Bonhomme, par lettre du 3 décembre 1960, avisait la mairie de Basse-Terre de l'accord du comité directeur de cet organisme pour l'« aménagement d'un terre-plein portuaire à Basse-Terre ville, (1a) construction d'un rocade de bord de mer (et le) prolongement de l'actuel apportement public destiné à l'accostage des navires bananiers ».

Le montant des travaux était estimé à 1.070 millions d'anciens francs dont 670 millions devaient être pris en charge par le FIDOM et le reste couvert par un prêt contracté auprès de la Caisse centrale de Coopération économique par la Chambre de commerce de Basse-Terre. L'institution d'un péage devait lui permettre d'assumer les charges d'intérêt et d'amortissement. Ce point essentiel étant acquis, la réalisa-

tion de l'ouvrage fut alors activement poussée :

— L'appel d'offre immédiatement lancé était dépouillé au début de mai permettant l'ouverture des travaux dans le courant de décembre 1961 par la société Dumez, adjudicataire ;

— De décembre 1961 à décembre 1962 était réalisé l'appontement bananier soit une plate-forme de 90 x 30 m reposant sur huit gabions de palplanches métalliques remblayés de pouzzolane, prolongé de part et d'autre par deux petites passerelles en béton donnant accès à deux bollards d'amarrage. Elle offrait des profondeurs de 9,50 à 10,50 m du côté du large mais encore près de 7 mètres du côté de la terre où de petites unités pouvaient aussi accoster. Une passerelle longue de 84 mètres et large de 9,60 devait permettre aux camions d'accéder au flanc du navire ;

— D'août 1963 au début de 1964 était procédé à l'équipement de ce quai confié à la maison Noël et Pellegrini, spécialiste en ce domaine. Au terme les chargements pouvaient s'opérer sous un hangar métallique de 15 m x 80 m soit une surface couverte de 1.200 mètres carrés, au moyen de six tours norias montées sur rails, de six tapis roulants de huit mètres de long et de quatre transporteurs de quinze mètres à hauteur variable (sauterelles) pour transfert direct sur le pont. Il est regrettable que les norias parfaitement adaptées à l'emballage paille-papier (dit canarien) alors usité se soit trouvé rapidement démodé du fait de la reconversion rapide de la profession vers l'emballage carton dans les années suivantes, évolution pourtant prévisible à l'époque.

— Auparavant, de janvier 1962 au début de 1963 avait été réalisée la première tranche du boulevard maritime destinée à assurer la desserte du port soit le tronçon mettant en relation la route de Saint-Claude et le carrefour du Conseil général avec le cours Nolivos. En même temps était esquissé le « saut de mouton » qui devait permettre de prolonger plus au nord, vers le cimetière, cette importante voie de contournement du centre-ville. Par la suite, entre juin 1964 et mars 1965 la deuxième tranche des travaux sera à son tour réalisée.

L'ouverture du port au trafic se fit dans les premiers mois de 1964 et le cyclone Cléo, en septembre de la même année, permit d'éprouver la solidité de la construction. Le coût des travaux s'établissait en définitive à 12.700.000 NF dont 10.780.000 pour l'appontement, la passerelle et la pre-

mière tranche des travaux du Boulevard Maritime. Ils avaient été essentiellement couverts par les subventions du FIDOM (1961-1964) à concurrence de 8.650.000 NF et le reste, on l'a vu, par un emprunt de la Chambre de commerce de Basse-Terre²⁷.

L'achèvement du Boulevard Maritime, à la charge du département, avait permis, en remblayant les fonds à l'est de l'ouvrage, d'aménager un premier parking à proximité du quai permettant à la fois l'entreposage des marchandises débarquées et le stationnement des camions bananiers en attente de déchargement. Le franchissement de l'espace portuaire par la route avait de plus livré « en prime » quelques espaces couverts où l'on avait pu, en particulier, abriter les opérations du conditionnement. Telles quelles les installations pouvaient donc apparaître, à juste raison, satisfaisantes, n'était l'obligation pour les véhicules de séjourner de longues heures toujours en plein soleil que ce soit au long du Boulevard Maritime avant de pénétrer dans l'enceinte du port, ou sur le parking intérieur avant l'accès au quai.

Très vite pourtant les équipements réalisés avaient paru insuffisants. On prétendait développer maintenant aux côtés de l'exportation bananière, un trafic de marchandises diverses et les exportations de pouzzolane qui prirent un moment une certaine importance²⁸, semblaient confirmer les possibilités d'une extension et d'une diversification de l'activité portuaire. La mise en chantier à même époque par la Compagnie générale transatlantique de navires bananiers de plus fort tonnage rendait aussi nécessaire à long terme une extension des installations existantes. Ainsi la Chambre de commerce fut-elle amenée à proposer la réalisation de travaux complémentaires²⁹ parmi lesquels, pour l'immédiat, l'aménagement d'un terre-plein de 10.000 m² environ gagné sur la mer, actuellement terminé et, à l'étude encore, l'allongement du quai bananier ainsi que la construction d'un second poste d'accostage pour cargos et paquebots éventuellement³⁰. Concernant ce dernier ouvrage, deux projets se trouvent en ce moment en concurrence : d'une part l'édification d'un appontement sur gabions de palplanches, de même type par conséquent que le wharf en service, offrant de ce fait deux possibilités d'accostage mais une surface de manutention limitée ; d'autre part l'aménagement d'un quai par remblaiement des fonds au nord et à l'ouest des ouvrages existant permettant de doubler pratiquement l'espace actuellement disponible

pour l'entreposage et la manutention des colis. Les études se poursuivent à l'heure actuelle pour déterminer le type d'équipement le mieux adapté aux conditions nautiques locales et aux perspectives d'une extension du trafic marchandises ; mais pour l'immédiat la Transat a dû renoncer à faire relâcher en Guadeloupe ses plus gros polythermes, du type *Fort la Reine* ou *Fort Ponchartrain*³¹, pratiquement trop longs et trop hauts (à vide) pour les installations portuaires dans leur état présent. On est cependant quelque peu inquiet de constater avec quelle énergie Basse-Terre entreprend actuellement de s'étendre vers la mer, à grands frais, alors que la baie de Rivière-Sens, à deux pas, aujourd'hui endormie et pratiquement abandonnée, offrirait un bien meilleur cadre pour l'implantation d'un port voire d'une zone industrielle. Ainsi l'itinéraire routier littoral en cours de réalisation en direction du Vieux-Fort trouverait en partie sa justification et serait introduit un peu de logique dans l'effort de mise en valeur de la région basse-terrienne.

JEAN-CLAUDE MAILLARD,
*Assistant à la faculté
des lettres de Bordeaux.*

NOTES

1. Note sur le bilan économique guadeloupéen de 1940 à 1945 in la **Revue guadeloupéenne**, 3^e trimestre 1945, nouvelle série n° 3, pages 6 à 13. Publication du service d'information de la Guadeloupe et des dépendances.

2. Constitution le 15 juillet 1945 de la « Coopérative guadeloupéenne de navigation » par L. Cabre, négociant et agriculteur, G. Déraivin, agriculteur, S. Lédée, armateur à Saint-Barthélemy, L. Valeau, H. Cabre, agriculteurs. Son but : obtenir les meilleures conditions possibles pour l'exportation des produits des associés ; la location, l'armement, l'exploitation, l'achat, la vente, la mise en construction et l'échange de tout navire ; la création de lignes de navigation et l'exploitation de tous services et entreprises de transport ; la production, l'achat, le transport et la vente de la banane et de tous autres produits et denrées ; toute opération de conditionnement, transit, consignation, affrètement ; et d'une façon générale, la participation directe ou indirecte dans toutes opérations commerciales, industrielles, mobilières et financières pouvant se rattacher aux objets ci-dessus spécifiés.

3. Aranmore réalise son premier voyage vers les Etats-Unis (Port-everglade) en novembre ou décembre 1945. Nous ignorons les causes véritables de cet échec. Il semble que le navire ait été gravement accidenté en janvier 1946 (un abordage ?) et que le contrat d'assurance n'ait pas prévu ce type de risque (?). Nous donnons cette précision sous toutes réserves n'ayant pas eu le loisir d'éclaircir ce détail.

4. Constituée en décembre 1947 pour l'exploitation notamment du navire « Cavalier » (1.800 tonnes bruts), elle disparaît en décembre 1949.

5. Vers les Etats-Unis : 2.450 tonnes en 1944, 10.420 t. en 1945.

6. **Revue agricole de la Guadeloupe et dépendances**, nouvelle série, vol. III, n° 6, novembre 1946, éditorial, pages 179-180. Cette revue, qui paraissait déjà avant la guerre, a repris sa publication en juillet 1944.

7. Cf. au J.O.G. du 1^{er} août 1946, cet avis de la Direction des affaires économiques : « Conformément aux instructions ministérielles, l'administration locale appelle l'attention des intéressés sur le danger du développement exagéré de l'industrie de la confiserie et la nécessité de réduire les contingents de sucre réservés à ce secteur d'activité. Si en effet par suite de la disette des produits alimentaires sur le marché métropolitain et en particulier du sucre, les confitures et pâtes de fruits fabriquées localement y ont trouvé un débouché facile, la situation ne sera plus la même dès que les conditions économiques redeviendront normales. Les fabricants doivent donc orienter leur effort non vers une production quantitativement importante, susceptible de leur procurer momentanément des bénéfices substantiels, mais vers une production de qualité, pouvant convenir au goût de la clientèle métropolitaine et à ce titre capable de s'imposer sur le marché français. Les industriels devront s'employer à améliorer le conditionnement de leurs produits, en abandonnant en particulier le mode d'emballage employé jusqu'ici (fûts de bois ou de fer) pour des récipients plus appropriés... »

8. Cf. la **Revue guadeloupéenne**, mai 1946 : « Le commerce de la banane avec la métropole a repris au cours du deuxième trimestre

de l'année... Le bananier en chargement; « l'Atlantic Express », a accosté dans la baie de la Rivière-Sens (quai Valeau) et ce fut un grand événement pour l'histoire du commerce à la Guadeloupe : le port annexe de Basse-Terre était consacré. Mais à cause de l'insuffisance des aménagements les autres chargements eurent lieu, comme par le passé, en rade même de Basse-Terre, à l'aide de gabarres... Les prix à la production ont marqué une hausse notable. De 1,75 F à 2 F le kilo à la fin de l'année 1945, ces prix avaient été portés à 3,50 F ou 4 F, à la suite de la dévaluation. Dès la première coupe pour la France, ils ont été relevés à 10 F le kilo pour atteindre à la fin du deuxième trimestre 1946, 20 à 25 F et même 30 F, à la propriété, alors que le prix F.O.B. homologué est de 20,75 F. Sur le prix F.O.B. ci-dessus, il a été prévu un prélèvement de 7 F par kilo pour alimenter la Caisse de péréquation. Après démarches des exportateurs, il a été décidé de surseoir provisoirement à ce prélèvement... La reprise de l'exportation bananière vers la métropole a déclenché une grande activité dans tout le premier arrondissement de la Guadeloupe ; de l'ouvrier agricole à l'exportateur, en passant par le planteur, le transporteur, sans oublier le budget, tous se réjouissent de cette reprise dont l'ensemble du pays bénéficie indirectement. »

9. Une caisse de péréquation avait été instituée en Guadeloupe en mars 1946. Elle devait avoir un rôle régulateur : éviter la hausse brutale du prix des marchandises importées et assurer une certaine stabilité du coût de la vie. Elle devait être alimentée par une taxe perçue à l'exportation égale à la différence entre les prix F.O.B. de la banane avant et après la dévaluation. Les expéditions reprennent avons-nous dit en avril. Devant les protestations des exportateurs, la mesure est d'abord suspendue. Mais le 10 mai 1946, le ministre fixe la taxe à 7 F par kilo. Une crise s'ouvre alors (15-28 mai) qui aboutit au refus de chargement de « l'Atlantic Express » arrivé à Basse-Terre le 28. Devant l'unanimité de la profession (et vu le coût de l'affrètement), la taxe est d'abord ramenée à 5 F puis la mesure est à nouveau suspendue. « Atlantic Express » partira avec trois jours de retard.

10. Coulés l'un à Trapani, l'autre à Bizerte mais jugés récupérables.

11. « Le règlement financier de la reconstitution du tonnage perdu pendant la guerre a été prévu par un document dit « charte-partie de 1940 » établi après la réquisition de la flotte de commerce par l'Etat à la déclaration de guerre. Ce contrat qui fixe les conditions d'affrètement de la flotte par la Direction des transports maritimes de l'époque précise en outre les modalités de remplacement des navires perdus : l'armateur propriétaire d'un navire coulé sous réquisition a droit au remplacement de ce navire à charge pour lui de payer à l'Etat des soultes d'âge et de caractéristiques correspondant aux différences entre le navire de remplacement et le navire perdu. Si ce principe général de remplacement des navires perdus a pu être critiqué à cause du grand âge moyen de la flotte en 1939, il apparaît pour les bananiers, navires jeunes à l'époque, particulièrement équitables. » (R. Rabouin, *La flotte bananière française, Fruits d'Outre-Mer*, vol. 8 n° 5, mai 1953, p. 199-212.)

12. Cf. R. Rabouin, F.O.M. 1953 : « La flotte de 1953 compte dix... navires « de remplacement », 8 navires neufs et 2 achetés d'occasion, auxquels viennent s'ajouter 9 survivants de la guerre et 2 achats privés (un d'occasion et un neuf). »

13. Respectivement « Atlantic Express » et « Oregon Express » de la « Fruit Express Line » norvégienne.

14. Depuis la guerre la C.G.T. exploite elle-même ses navires bananiers. « A cette flotte de 8 navires la Compagnie Générale Transatlantique est obligée d'adjoindre un nombre relativement important de navires affrétés pour faire face aux exigences du trafic... On peut dire que navires français et navires affrétés se sont partagés à peu près également le trafic en 1952. Trois navires étrangers ont été fixés en permanence ; de plus, plusieurs navires ont été affrétés pour 4 et 5 voyages consécutifs. Cette situation très défavorable si on la compare à l'avant-guerre est due au fait que la reconstitution de la flotte bananière des Antilles n'est pas encore achevée, et surtout à l'accroissement assez considérable depuis la fin de la guerre des exportations antillaises vers la France, accroissement qui atteint 54 % par rapport à 1938. L'état d'avancement de la reconstitution de la flotte des Antilles apparaît évidemment peu favorable. Sur la côte d'Afrique, depuis la guerre, 5 navires neufs ont été mis en service, sur les Antilles on en compte 3. La comparaison montre que la flotte de 1953 est inférieure à celle de 1939 de 5 navires, près de 6.000 tonnes métriques et de plus de 16.000 m³. Il faut dire que ce retard peut être imputé en partie au fait que la récupération des navires anciens a porté sur peu d'unités.

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

	Total	Navires franç.	Navires étrang.
1938	88.934	78.327	10.607
1950	114.570	88.968	25.662
1951	146.935	80.645	66.935
1952	137.255	71.764	65.491

La première constatation est que l'absorption du développement des exportations antillaises vers la métropole a été réalisé uniquement par des navires affrétés. La seconde est que la flotte française, bien que reconstituée à 85 % seulement de son port en lourd d'avant-guerre, a néanmoins transporté plus de 90 % du tonnage qu'elle transportait en 1939. Il semble donc que, lorsque la Compagnie Générale Transatlantique aura pris livraison des deux navires actuellement en construction, son potentiel d'avant-guerre sera quelque peu dépassé, à condition toutefois que d'ici là les « Barfleure » et « Quercy » ne soient pas retirés du service... Les navires de la Compagnie Générale Transatlantique ou affrétés par elle assurent un départ tous les trois jours alternativement de Dieppe ou Rouen. Les ports de chargement sont Basse-Terre ou Fort-de-France. Les navires touchent Trinidad ou Saint-Thomas pour souter. Pour les navires du type « Fort », la durée des rotations est d'environ 29 jours, pour les affrétés 27 jours et pour les « Barfleure » - « Quercy » 35 jours. Les opérations de chargement ne dépassent pas 3 jours. » (R. Rabouin, op. cité.) Nous emprunterons encore au même article le tableau suivant montrant « l'évolution de la fréquence des départs » des ports antillais vers la France. Il illustre bien le rétablissement de la situation dans l'immédiat après-guerre :

1946	: un navire tous les 13 jours
1947	: un navire tous les 7 jours
1948-49	: un navire tous les 4 jours
1950	: un navire tous les 3 jours
1951-52	: un navire tous les 2 jours

15. D'après F.O.M. 1953 (capacités et vitesses), annuaire de la marine marchande, et publications Transat.

16. La part des chargements effectués à Pointe-à-Pitre représentait avant-guerre à peu près le tiers des exportations de l'île. L'aménagement d'un hangar à bananes avait donc été envisagé. On peut lire dans le C.R. des interventions de la Chambre de Commerce de Pointe-à-Pitre pendant le deuxième trimestre 1940, que « (le) projet auquel la Chambre de Commerce avait déjà consacré un examen approfondi, était en pleine voie de réalisation lorsque la guerre éclata. Les ressources financières étaient assurées, savoir : un million à prélever sur la caisse de compensation de la banane, et 600.000 F à verser par la colonie ; l'approbation du ministère des Colonies était même obtenue lorsqu'il fallut tout ajourner. Cependant l'inspecteur des colonies Monguillot, voyant la reprise des exportations de bananes, et les conditions lamentables dans lesquelles (se faisait) l'embarquement de nos fruits, engagea le président à reprendre la question. La Chambre de Commerce, ayant examiné l'opportunité de réaliser cette importante construction... a décidé de poursuivre cette réalisation et de reprendre la question avec M. le gouverneur Sorin dès son arrivée ». Les événements qui suivirent mirent fin prématurément à ce projet.

Après 1945, Pointe-à-Pitre ne reprendra pas l'exportation des bananes, sans doute parce que les petits producteurs de la Grande-Terre qui avaient développé leurs cultures à l'instigation de quelques sociétés ont dû abandonner leurs plantations pendant la guerre faute de moyens financiers et que la reprise s'étant faite à l'avantage exclusif de la région de Basse-Terre, ils se trouvaient désormais à l'écart de l'exportation organisée et livrés pour ainsi dire à la bonne volonté des ramasseurs. On assiste pourtant dans l'après-guerre à une certaine reprise de la culture bananière à l'intérieur de la zone d'influence de Point-à-Pitre mais elle est surtout imputable à l'effort de plantation réalisé sur leurs terres par les grandes sociétés sucrières, le plus souvent en assolement avec la canne. Ainsi de 1958 à 1963, la société Beauport eut-elle une cinquantaine d'hectares en culture. L'opération avait nécessité la mise en place d'installations d'irrigation par aspersion (voir C.A. Medeiros, l'évolution récente de la sucrerie Beauport, étude de géographie humaine, doctorat 3^e cycle, Bordeaux 1970). En 1950 (Marchés coloniaux du 13 mai 1950, cité par G. Lasserre dans sa thèse), M. Isaac pouvait écrire à ce propos qu'il n'était pas douteux que l'exportation devait reprendre à Pointe-à-Pitre puisqu'on estimait déjà « à près de 300 tonnes par bateau » le chiffre des exportations qu'il pouvait alors assurer. Dix ans plus tard, M. Lasserre estimait à son tour cette capacité à 400-500 tonnes. Il écrit (p. 697, tome II) : « Le port de Pointe-à-Pitre est décidé à reprendre sa fonction bananière. La Chambre de Commerce a étudié divers projets d'installation de manutention de régimes de bananes... Il est en effet normal de prévoir l'aménagement d'un port bananier à Pointe-à-Pitre, puisque l'accès de cette ville est beaucoup plus économique pour toute la côte au vent que ne l'est le transport vers Basse-Terre. Un tel port créerait des débouchés pour les petits planteurs des Grands-Fonds, les inciterait à développer leurs cultures et favoriserait l'essor des bananeraies sur les terres irrigables d'une partie de la Grande-Terre. » Rien de tout cela ne sera en fait réalisé parce que d'une part la conjoncture bananière des premières années 60 ne permettait pas d'envisager une telle extension des cultures, et que d'autre part la création d'un port à Basse-Terre apparaissait imminente ; mais il est certain que l'on a sérieusement envisagé dans les années 50 de relancer les activités bananières à Pointe-à-Pitre, et il ne paraît pas exagéré de voir à ce propos dans le projet d'aménagement de la Rivière-Sens, que nous évoquons par ailleurs, une réaction de défense des principaux exportateurs basse-

terriens menacés dans leurs intérêts. Remarquons à ce sujet que l'on présentait encore, en 1956, la reprise des exportations, à Pointe-à-Pitre comme un moyen de briser leur « monopole » (cf. le « Nouvelliste » du 16 mai).

17. Arrêté du 21-2-1938 portant concession de jouissance temporaire d'un terrain dans la zone des cinquante pas géométriques du littoral de Gourbeyre, section Rivière-Sens, et autorisation d'y construire un appontement pour l'exportation des bananes (J.O.G. 1938).

18. Dans le « Nouvelliste » du 31 mai 1957 : « C'est en 1938 que le Conseil général de la Guadeloupe vota le principe de la création d'un port à Basse-Terre. Un avant-projet fut aussitôt établi par le service des Travaux publics puis soumis au ministère des Colonies qui, après un examen sérieux et l'envoi sur place de techniciens, donna son approbation. Cette nouvelle reçut un accueil enthousiaste de la population... »

19. Un arrêté d'avril 1946 autorise M. Déravin à agrandir son appontement à Gourbeyre.

20. A titre indicatif, voici la répartition du tonnage par warf pour le premier et le dernier trimestre de 1955. Ce sont les seuls chiffres que nous pourrions donner à ce sujet :

	1 ^{er} trimestre	4 ^e trimestre
Riv. - Sens {	Déravin 4.140 » 21	6.168 t. soit 37,6 %
	Somexba 6.880 t. soit 34,8 %	3.679 » 22,8
	Valeau 2.268 » 11,5	1.906 » 11,8
Transat	2.995 » 15	1.882 » 11,6
Lignièrès et Cie	2.057 » 10,4	1.468 » 9
Union commerciale	1.483 » 7,5	1.160 » 7,2

Soit respectivement 67 et 72 % pour les installations de la Rivière-Sens. On peut admettre qu'à la fin des années 50, 70 à 80 % des fruits transitaient à cet endroit. La part de chacun des chargeurs pouvait alors être estimée de la façon suivante :

- appontement Déravin 40 à 50 % (dont environ 15 % provenant de ses propres plantations) ;
- appontement Pravaz 15 à 20 % ;
- appontement Valeau 8 à 10 %.

Dans G. Lasserre (thèse, tome II, page 696, note infrapaginale 124), les renseignements complémentaires suivants concernant le matériel attaché à chacun de ces wharfs :

Somexba : 3 chalands en fer de 35 t., 1 chaland en bois de 35 t., 1 vedette pour la traction ;

Savry-Déravin : 4 chalands en fer de 65 t., 2 vedettes de traction ;

Valeau : 4 chalands en bois de 35 t., 2 vedettes ;

C.G.T. : 7 chalands en fer de 35 t., 2 vedettes pour la traction, 2 vedettes pour les passagers et le service ;

Cabre-Lignièrès : 3 chalands en fer de 20 à 25 t., 1 chaland en fer de 40-50 t., 2 vedettes ;

Union commerciale : 2 chalands en bois de 35 t., 1 chaland en fer de 50 t. et 1 vedette.

En tout : 25 chalands et 10 vedettes de traction. La flottille sans emploi du fait de la mise en service du quai bananier sera en grande partie détruite par le cyclone Cléo de 1964.

21. M. Corniglion-Molinier, ministre des T.P., exprimait encore clairement en 1955 le souci du gouvernement d'équiper d'abord Pointe-à-Pitre. Le port de Basse-Terre ne pourrait être aménagé que

plus tard. Il avait dit cependant sa satisfaction de voir l'initiative privée s'intéresser au problème. Le gouvernement et l'administration centrale ne pouvaient qu'envisager favorablement cette intervention du capital local relayant, une fois n'est pas coutume, l'investissement public.

22. L'ouvrage devait se composer d'une estacade en béton armé sur pieux verticaux offrant une longueur d'accostage de 185 mètres (largeur du platelage 12 m ; profondeurs minimales disponibles 9 m) communiquant avec la terre par deux jetées de béton : au sud, l'appontement Sopico prolongé à 140 mètres, au nord le quai Déravin (75 mètres de long).

23. De nombreux articles dans la presse locale auxquels on pourra se reporter. Voir à ce propos : le « Populaire de la Guadeloupe » (3 mars et 13 octobre 1956), « L'Étincelle » (3 mars), « Match » (17 mai), le « Nouvelliste » (16 mai, 4 et 5 octobre, 30 novembre, 17 décembre...).

24. Le cyclone Betsy du 11 août 1956 qui ravagea les trois quarts des bananeraies de l'île.

25. Le rapprochement entre la SOMARAC et la SEMRISENS de M. Valeau s'effectue en février 1958. Celui-ci recevait 30 % des actions SOMARAC. La société devient alors la SOMAGUA puis la COMAGUA (Compagnie Maritime Guadeloupéenne) en juillet 1959. Le 13 août, COMAGUA demandait le transfert à son avantage de l'autorisation d'occupation du domaine public accordée en 1951-52 à SOMARAC.

26. Ouvrage cité dans la bibliographie qui clôt la première partie de notre travail.

27. Les renseignements concernant les caractéristiques techniques de l'appontement et le prix de revient de l'ouvrage sont empruntés au livret-guide publié à l'occasion de la « Tournée d'étude de la culture de la banane » organisée en Guadeloupe du 17 au 25 février 1964. Voir à ce propos les deux planches photographiques montrant les installations en cours d'achèvement et les anciens modes de chargement à la Rivière-Sens.

28. 29.019 tonnes en novembre et décembre 1966 ; 121.644 tonnes de janvier à mai 1967.

29. Voir la « Notice sur le port de Basse-Terre » publiée en mai 1967 par la Chambre de Commerce locale et, plus récemment, « Le port de Basse-Terre » dans la Revue des chambres de commerce de Guadeloupe d'avril 1970.

30. Sans oublier la modernisation de l'outillage portuaire. Un fait est certain : les norias en service ne sont plus adaptées au carton ; mais la transformation de l'appareillage existant est rendue plus délicate par l'évolution rapide des techniques. On parle en effet de plus en plus de « palettisation » (Sicabam en particulier a confié l'étude du problème à la Sema !) et quelquefois même de « conteneurisation ». Quel système de manutention sera-t-il finalement retenu ? L'incertitude est grande à l'heure actuelle ce qui amène à différer un peu partout les réalisations.

31. Mis en service en 1969. Voir à ce sujet : J.-C. Maillard, « la flotte bananière française », « Cahiers d'Outre-Mer », 3^e trimestre 1970, p. 335-344. A signaler cependant la venue de « Fort-Sainte-Marie » dans le port en mars 1970 pour y prendre un peu plus de 2.000 tonnes.

